



SEDAM DECENIJA POSTOJANJA I RADA FABRIKE AUTOMOBILA PRIBOJ

**Monografija
Fabrike automobila Priboj**

**Priboj
Oktobar, 2023.**



Poštovani,

Obeležavanje 70 godina rada i postojanja FAP-a datumski se poklapa sa obeležavanjem 120 godina automobilizma u Srbiji. Svi ovi datumi govore o značaju FAP-a i njegovom doprinosu industrijskom razvoju ovog kraja, a samim tim nekadašnje i sadašnje države. Sve protekle godine obeležene su intenzivnim razvojem kojim se pratio razvoj moderne automobilske industrije. Tu se misli, pre svega, na razvoj industrije, infrastrukturni razvoj, unapređenje kadrovske strukture, kao i poboljšanje standarda zaposlenih. Treba posebno naglasiti da su kadrovi bili uvek najvažniji resurs i kapital. To pokazuju i činjenice da su ljudi iz svih delova tadašnje Jugoslavije dolazili u Priboj i započinjali svoj radni vek u FAP-u. Mnogi od njih su dali značajan doprinos razvoju FAP-a i obrazovanju novih kadrova. Nastavljajući svoje školovanje mnogi su postali profesori na mašinskim fakultetima u Kragujevcu, Titogradu, Beogradu, Sarajevu... Sve to je praćeno i razvojem opštine Priboj kao i okolnih

opština, Rudo, Prijepolje i Nova Varoš.

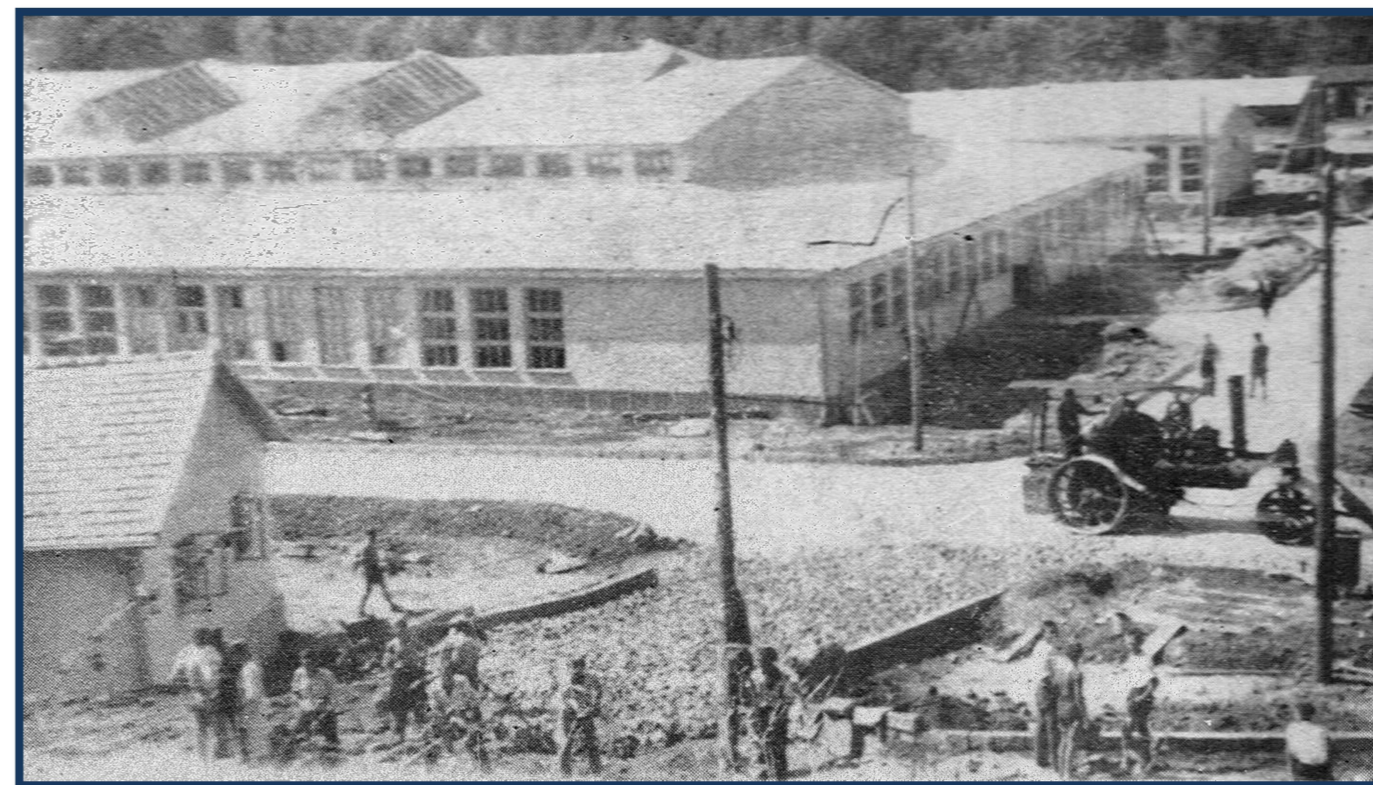
Zahvaljujući viziji svih rukovodilaca FAP-a i bezrezervnoj podršci svih radnika, fabrika se iz godine u godinu sve više razvijala i postala prepoznatljiva u zemlji i van granica bivše države. To pokazuju i statistički podaci o broju proizvedenih kamiona i autobusa raznih karakteristika i namena, prodatih na domaćem i inostranom tržištu.

Međutim, politička dešavanja devedesetih ostavila su traga na sve velike privredne sisteme, pa i na FAP. Država je zadnjih godina prepoznala strateški značaj FAP-a, kako za privedu zemlje tako i za ovaj kraj i sačuvala ga od propadanja. Bilo je više pokušaja da se prevaziđu nasleđeni problemi, ali je takve uslove jedino mogla da omogući država svojom podrškom. Zajedničkim zalaganjem aktuelnog rukovodstva države i rukovodstva FAP-a, stvoreni su uslovi za uspešnije poslovanje i dalji razvoj privrednog društva.

FAP danas zapošljava gotovo isti broj radnika kao davne 1953. godine. To pokazuje da simbolika postoji, ali sadašnji menadžment fabrike i svi zaposleni shvataju da se FAP sada nalazi u daleko povoljnijem položaju nego nekada. To samo obavezuje i pred sve zaposlene postavlja ozbiljne ciljeve, što država i državno rukovodstvo očekuje od FAP-a.

Menadžment FAP-a i ja lično koristimo priliku da se zahvalimo svima koji su dali nemerljiv doprinos njegovom razvoju. Pred sadašnjim i budućim radnicima postavlja se novi razvojni ciklus koji treba da doprinese povećanju obima proizvodnje, novim tehničkim rešenjima i inovacijama u proizvodnji, što će doprineti opštem napretku i povećanju standarda svih zaposlenih.

Generalni direktor
prof.dr Milutin Živković, dipl.inž.



OD RADIONICE DO SAVREMENOG INDUSTRIJSKOG SISTEMA

1953. FAP je osnovan Rešenjem Vlade NRS br. 334 od 29.7.1952. godine kao državno-privredno preduzeće, a zvanično je počeo da radi 30.10.1953. godine. Otkupljena je licenca kompletnog programa "SAURER-WERKE" čiju su osnovu činile dve familije vozila 4G i 6G, nosivosti 4 i 6 bt u raznim izvođenjima. Otkupom pomenute licence FAP je dobio kompletnu konstrukciono-proizvodnu dokumentaciju za kamione i autobuse, uključujući i dokumentaciju za alate. Godišnja proizvodnja 1953. iznosila je 7 vozila. U godini osnivanja FAP

je imao 217 radnika. U momentu puštanja fabrike u rad bili su izgrađeni objekti Alatnice, starog Preseraja, objekti Montaze kamiona sa površinskom zaštitom (sadašnja hala Održavanja).

1959. Godine 1959. osposobljena je za rad hala Mašinske obrade sa linijom montaže vozila od oko 1600 m² proizvodne površine, pri čemu su tadašnji projektovani kapaciteti bili 3.600 vozila. Te godine je proizvedeno preko 1.000 vozila raznih tipova.



Pogon I Transmisija



Pogon Alatnica



Pogon III Montaža



Pogon IV Preseraj-Slobodna zona

1970. Zbog novih zahteva tržišta (povećana nosivost, kvalitet i udobnost vozila) FAP je tražio novog licencnog partnera i odabrao Dajmler Benc sa kojim je FFB, odnosno FAP kao članica Udruženja, potpisao 1970. godine licencni ugovor o proizvodnji vozila marke "Mercedes Benz" i proširenju kapaciteta uz zajedničko ulaganje. Od 1970. godine počinje značajna etapa razvoja FAP-a, osvajanjem proizvodnje i montažom vozila LP 1113 u svim varijantama, koje je kasnije preraslo u nasledni tip DB 1213. Ovim ugovorom ostavljena je mogućnost za aneksiranje osnovnog ugovora za proizvodnju teških vozila. Proizvodnja u ovoj godini je 4.100 vozila.

Uz strana i sopstvena ulaganja FAP proširuje svoje kapacitete, modernizuje i usavršava postojeću i uvodi novu tehnologiju u proizvodnju.

1975. Pogon montaže i pratećih objekata pušten je u rad 1975. godine, pokrivene površine od 50.000 m² sa 150 novih uređaja i opreme. Projektovani kapaciteti Montaže su 10.000 vozila godišnje.

1976. U međuvremenu je, s obzirom na zahteve tržišta, a u saradnji sa Mercedes Bencom, usledilo proširenje osnovnog licencnog ugovora sa DB-om, čime je FAP stekao pravo na proizvodnju DB vozila od 12 do 26 t bruto mase i motora od 130 do 320 KS u sastavu FFB-a. Izmeštanjem linije montaže vozila iz Pogona mašinske obrade u Pogon III, stvoreni su uslovi i urađena rekonstrukcija Mašinske obrade I. Ovom rekonstrukcijom prošireni su proizvodni kapaciteti mašinske obrade rezanjem, izvršena modernizacija postojeće i nabavljena nova oprema za Pogon mašinske obrade. Prema tehnološkom

projektu urađen je novi tehnološki razmeštaj opreme u Pogonu mašinske obrade i Pogonu alatnice.

Iz prostora starog Preseraja preseljen je Pogon održavanja u nove (sadašnje prostorije). Urađen je magacin otkovaka i odlivaka i izvršena adaptacija servisa vozila za potrebe farbanja gotovih proizvoda Pogona mašinske obrade.

Prošireni kapaciteti omogućili su FAP-u da 1979. godine proizvede preko 7.000 vozila koja su u potpunosti zadovoljila zahteve domaćeg i ino-tržišta.

1984. Na osnovu glavnih izvođačkih projekata proširenja kapaciteta za Pogon preseraj (projektovani kapacitet od 16.000 vozila godišnje), 1984. godine je pušten u rad Pogon preseraj u novoj industrijskoj zoni u Manovića polju. Sa svim pratećim objektima novi Pogon preseraja ima oko 45.000 m² pokrivene površine. U njega je preseljena postojeća oprema, a kupljene su i instalisane nove hidraulične prese snage 16.000 KN za velike otpreske. U delu hale Preseraja na površini oko 2.000 m² prošireni su kapaciteti Pogona alatnice gde se mogu dograđivati svi veliki preserski alati.

1987. U industrijskoj zoni u Manovića polju, 1987. godine završeno je proširenje kapaciteta Pogona za proizvodnju točkova površine 3.750 m². Istovremeno je kupljena, instalisana i puštena u rad najsavremenija oprema za proizvodnju točkova. Projektovani kapacitet Pogona za proizvodnju točkova je 83.500 jedinica kosoramenih, 192.000 jedinica strmoramenih i 30.000 jedinica specijalnih felni godišnje.

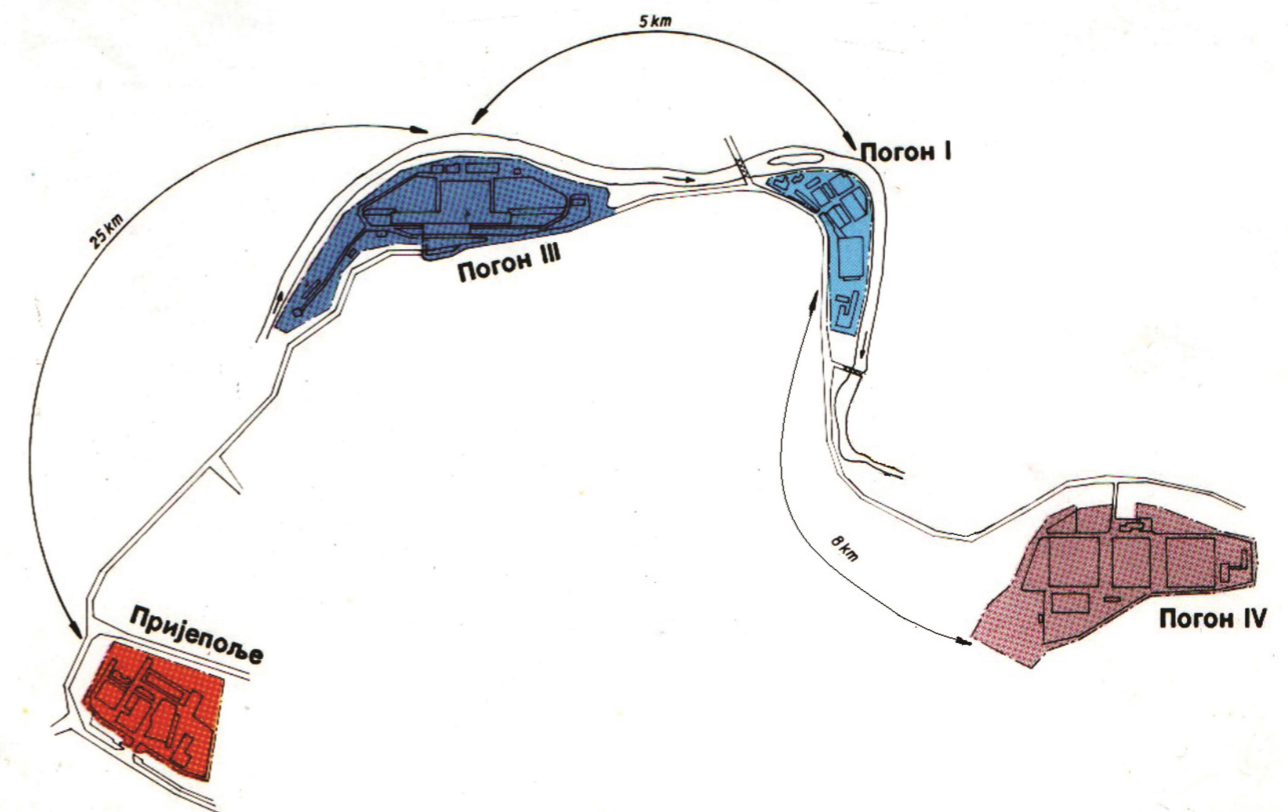
Iste godine završeno je i proširenje kapaciteta Mašinske obrade rezanjem, odnosno završena je

adaptacija dela prostora starog Pogona preseraja za potrebe Pogona mašinske obrade (hala MO II) za potrebe broskog programa, mehaničke i hemijske laboratorije.

1991. Zbog bolje snabdevenosti tržišta rezervnim delovima, boljeg i bržeg servisiranja vozila i u cilju obuke krajnjih korisnika vozila, FAP je 1991. godine izgradio i pustio u rad Skladište rezervnih delova sa stolarskom radionicom ukupne površine 8.600 m² korisnog prostora. Nakon iseljavanja rezervnih delova uz Pogona II, slobodni prostor je adaptiran za potrebe

proširenja kapaciteta Prototipa i Centra za ispitivanje vozila.

1993. U 1993. godini zbog sankcija OUN i zbog smanjenog obima proizvodnje, uveden je u proizvodnju novi program autobusa. U tom cilju adaptiran je prostor u južnom aneksu hale MO II za potrebe proizvodnje menjača 5 MS – 60,6 MS – 80 i 12 MS – 80, dok je Skladište rezervnih delova izmešteno na novu lokaciju (hala Preseraja), s tim da se postojeći prostor Skladišta rezervnih delova preprojektuje za buduću fabriku autobusa



Danas ukupni fabrički kapaciteti FAP-a obuhvataju prostor od 128.000 m², od toga proizvodni prostor 57.344 m² ili 45%, magacinski 29.158 m² ili 23%, kancelarijski 9.900 m² ili 8%, pomoćni proctor 31.631 m² ili 24%.

ZABELEŽENO U VREMENU PROŠLOM...



ISTORIJSKI TRENUTAK: Direktor Lavrenčić potpisuje ugovor sa vlasnikom "Saurera"



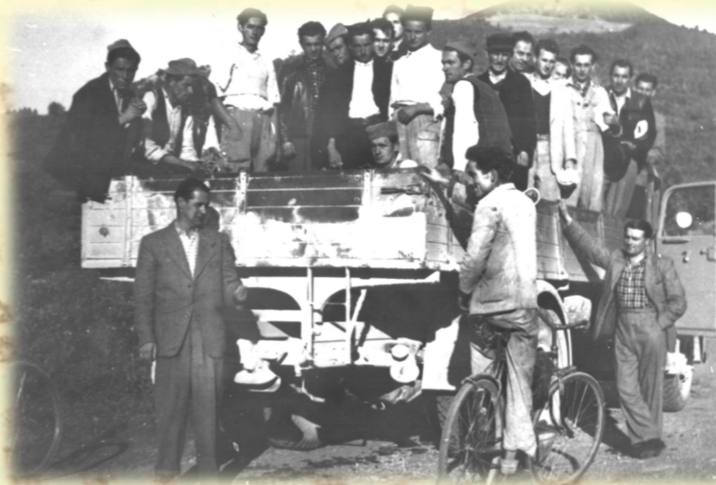
FAP-ov prvenac - "Šestak". Montaža motora na "prvencu" počela je tačno u 10.30 časova, 30. oktobra 1953. godine. Kamion je kupilo Autosaobraćajno preduzeće iz Sjenice.



Svečano otvaranje – 30.oktobar 1953. Radnicima i građanima obratio se Jovan Veselinov



Prvi autobus montiran u FAP-u



Ovako su na samom početku rada fabrike radnici dolazili na posao i odlazili s posla



Polaznici prvog kursa varilaca 1958.godine



Utovar autobusa za UAR, 1962.godine



Sajam tehnike u Beogradu 1957.godine



Proslava povodom 15 godina rada FAP-a



*Predstavnici Mercedes-Benca prvi put u FAP-u
(26. juna 1968.godine)*



*Novoizgrađeni Pogon montaže zvanično otvoren
28. maja 1976. godine u prisustvu predsednika SFRJ,
Josipa Broza Tita*



50-hiljadita osovina montirana u Pogonu mašinske obrade



FAP je 1979. godine ostvario rekordnu proizvodnju vozila



"Mercedes" sa FAP-ove proizvodne trake



Nikola Ljubičić 1984. godine na upriličenoj svečansti otvorio Pogon Preseraj



Detalj sa jedne od proslava Dana fabrike



Metanci FAP-a ekipni prvaci za 1981.godinu na XII Republičkom takmičenju metalaca u Trsteniku



Teški kamioni izvezeni na afričko tržište

OD "SAURERA" DO SAVREMENIH EKOLOŠKIH VOZILA

Odlukom da radionica za proizvodnju automobilskih delova preraste u fabriku za proizvodnju vozila počinje da se menja dotadašnja stvarnost u Priboju, varošici na obalama Lima. Nakon ispitivanja i proučavanja vozila stranih proizvođača koji su nudili licencu, komisija zadužena da odabere najpovoljniju ponudu za budući program odlučila se za vozila firme SAURER-WERKE iz Beča.



Prema izjavama tadašnjeg rukovodstva, kamioni SAURER-a su izabrani zbog robusnosti, izdržljivosti, jednostavnosti konstrukcije, podobnosti tehnoloških rešenja, prodajnih uslova licence i najkraće međusobne udaljenosti sedišta licencne fabrike i Priboja.

Dokumenta i zapisi iz tog vremena govore da je otkupljena licenca za kamione i autobuse. Osnovu licencnog proizvodnog programa činili su kamioni od 4 i 6 tona korisne nosivosti, nazivne familije 4G i 6G.



Vremenom su narastale potrebe za novim vozilima zbog sve zahtevnijeg tržišta, što je uslovalo formiranje razvojne jedinice. Rekonstrukcijom proizvodnog programa, 1962. godine, počela je proizvodnja kamiona familije FAP 13, kamiona familije FAP 18B i autobusa ramne gradnje na bazi familije vozila 6GGF-L.

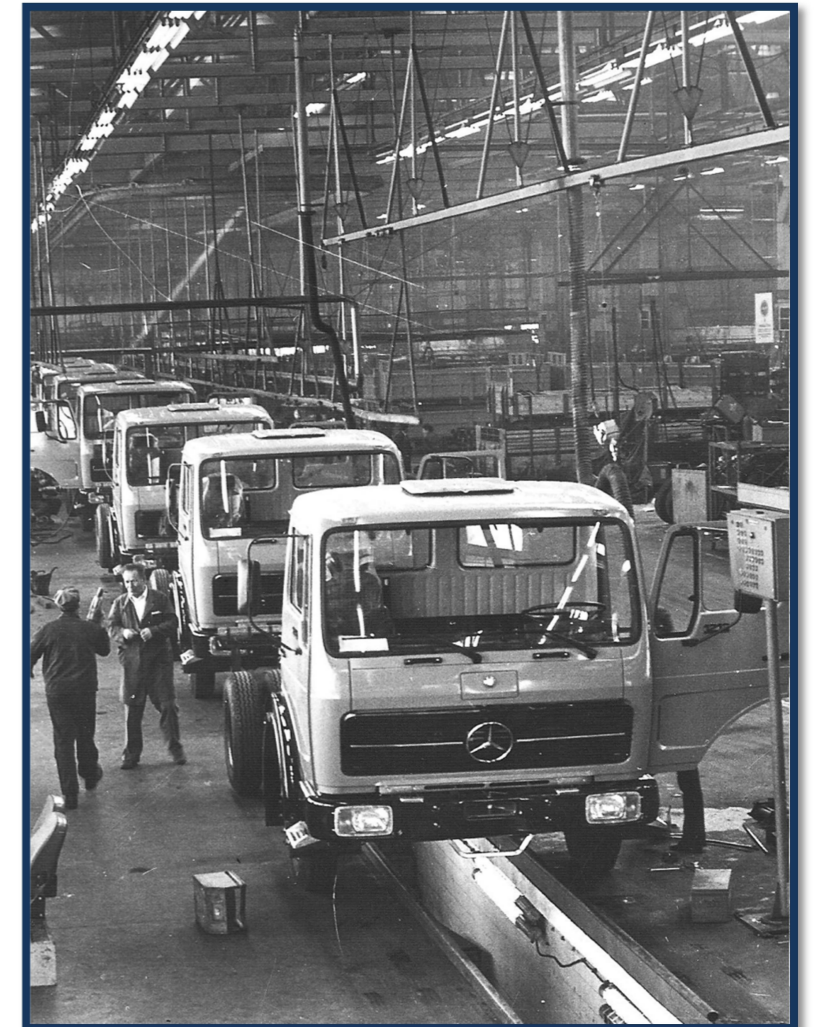


Ugovor sa SAURER-om istekao je 1964. godine. Služba za razvoj proizvoda sa velikim entuzijazmom radila je na strategiji razvoja sopstvenog proizvodnog programa. Preduzeće se ojačava kadrovski i tehnološki.

Sopstveni razvoj započeo je sa kamionima FAP 10B i FAP 15B, koji su uvedeni u serijsku proizvodnju 1965. godine. Sledi razvoj kamiona familije FAP 1314 i FAP 22B, u nizu varijanti, među kojima i varijante kamiona za potrebe tadašnje Jugoslovenske narodne armije. Za gradski i međugradski saobraćaj razvijaju se autobusi ramne, sekcijske i samonoseće gradnje sa motorom na prednjem ili zadnjem prepustu.



Iz godine u godinu tržište ispostavlja nove zahteve, što dovodi do oštrije konkurencije. Na svetskom tržištu je trebalo konkurisati sve moćnijim proizvođačima, pa je saradnja sa nekim od njih bila neminovnost. Na nivou tadašnjeg združenog preduzeća FFB Beograd, nakon detaljnih analiza i sagledavanja, 1970. godine je doneta odluka i sklopljen ugovor o proizvodno-tehničkoj i finansijskoj saradnji sa DAIMLER-BENZ-om iz Štutgarta.



Dotadašnji proizvodni program se transformiše uvođenjem licencnog kamiona Daimler-Benz sa oznakom LP 1113, kamiona DB 1213 i agregata autobusa O 302 sa CKD montažom i osvajanjem pozicija, sklopova i agregata.

Proširenjem licencnog ugovora sa Daimler-Benzom 1976. godine je dobijeno pravo proizvodnje kamiona od 12 do 26 tona ukupne mase. Stvaraju se uslovi za montažu i osvajanje DB kamiona srednje i teške kategorije kao i za sopstveni razvoj.

Razvijeni su kamioni visokog nivoa unifikacije sa savremenom DB kabinom i drugim agregatima. Reč je o novoj generaciji dvoosovinskih i troosovinskih kamiona, tkz. "mešancima", koji nose oznaku FAP 1616,1620, 1626, 1921, 1926, 2226, 2626 i izvedeni su u varijantama za različite namene.



Rezultat takvog razvojnog angažovanja je uvođenje u serijsku proizvodnju 1978. godine specijalnih (namenskih) vozila 2026-6x6 u više izvođenja, a 1984. godine i vozila 2632-8x8 takođe u više izvođenja i za različite potrebe.



Nastavljena je primena EU3 motora DB i CUMMINS u proizvodnom programu FAP-a i u 2004. godini. Uglavnom su razvijana i uvođena u proizvodnju vozila prema zahtevima kupaca. Jedno od takvih vozila je vozilo 1627B/38-4x2 sa vatrogasnom nadgradnjom za MUP Srbije.



U 2013. godini je završen i podvrgnut ispitivanjima prototip terenskog vozila FAP 1118 BS/AV-4x4, korisne nosivosti 4 t, sa motorom OM 904LA, EU3. Vozilo ispunjava taktičko-tehničke zahteve naručioca vozila, a može se prilagođivati željama različitih kupaca po osnovu izvršene nadgradnje i drugih zahteva.



Organizovan, zajednički rad i razvoj udruženih fabrika na nivou FFB Beograd, rezultirao je raznovrsnim serijskim programom autobusa. U FAP-u su razvijene i serijski proizvedene mobilne šasijske ramne gradnje na kojima su u Zagrebu i Skoplju nadgrađivane karoserije autobusa različitih tipova ili karoserije furgona za transport specifičnih roba. Razvijane su i isporučivane komponente transmisija, upravljanja, oslanjanja i drugih sistema za autobuse rešetkaste gradnje fabrikama koje su karosirale autobuse.

Zbog intenzivnijeg istraživačkog rada ističemo povezivanje i saradnju sa Mašinskim fakultetom iz

Beograda, Institutom za motore i vozila iz Vinče, Vojnotehničkim institutom i Tehničko-opitnim centrom Vojske Jugoslavije.



Bez većeg dodatnog ulaganja 1984. godine započet je razvoj, a zatim proizvodnja jednoosovinskih, dvoosovinskih i troosovinskih priključnih vozila za vučne spregove od 20-70 t ukupne mase. Sa njima FAP kompletira proizvodni asortiman nudeći kupcima pored vučnog vozila i priključno vozilo sa unificiranim sklopovima i pozicijama.

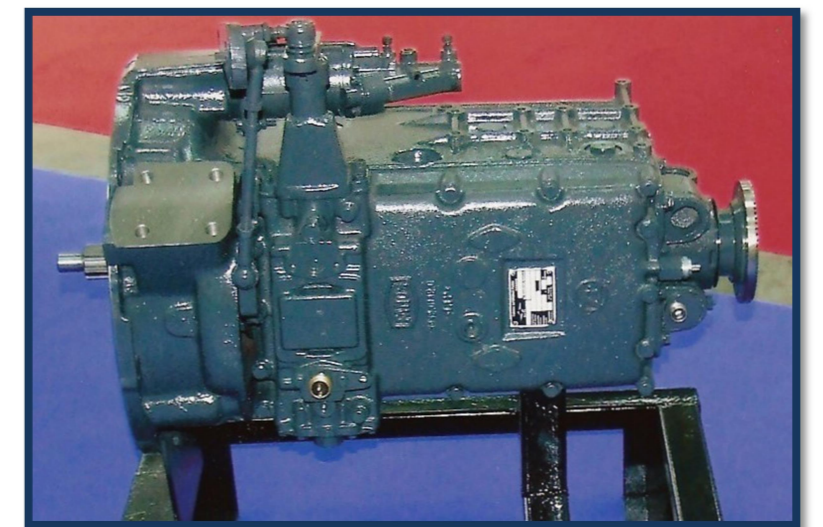


Proizvodni program je 1987. godine upotpunjen strmoramenim i kosoramenim felnama, a kasnije i kardanima reda 350, 450, 800, 1200 i 2200 daNm sa glatkim i ožlebljenim prirubnicama.



Stalno praćenje razvoja Daimler-Benz a i dalje je temelj strategije razvoja vozila FAP. Utvrđeni principi sopstvenog razvoja i osvajanje vozila NG90 licencnog partnera, sadržani u dugoročnim planovima razvoja radi praćenja razvoja vozila u Evropi i svetu, kreirali su razvoj FAP-a do uvođenja sankcija.

Zbog nastale političke krize i izolacije, FAP je 1993. godine prinuđen da definiše dokumentaciju za primenu alternativnih motora STEYR, CUMMINS, MAN i IMR i da krene u osvajanje i proizvodnju menjača 5MS-60, 6MS-80 i 12MS-80. Na ovaj način FAP je uspeo da skromnom tržištu obezbedi vozila različitih izvođenja, bruto mase od 12 do 26t i sa motorima od 130 do 360 KS.



Kao plod uspešne saradnje sa Institutom za motore i vozila iz Vinče na razvoju autobusa, 1995. godine počinje serijska proizvodnja 12-to metarskih prigradskih autobusa A637 sa rešetkastom šasijom i međugradskih autobusa A747 sa ramno-sekcijskom šasijom, savremenim pogonskim agregatima, vazдушnim oslanjanjem, itd.

Na bazi šasije autobusa A637 definisan je 1998. godine i uveden u serijsku proizvodnju gradski autobus A537 za potrebe preduzeća GSP Beograd, sa motorom OM 447h. U naredne serije ovih autobusa ugrađivani su ekološki motori OM447hA-EU1, odnosno OM447hLA-EU2.

U 2003. godini za GSP Beograd isporučeni su gradski autobusi A537.3 sa motorom OM 457hLA-EU3, automatskim menjačem VOITH D863.3, sistemima ABS i ECAS firme WABCO, elektronskim displejom linije kretanja firme BUSE, automatskim centralnim podmazivanjem LINKOLN, automatskim regulatorom nivoa ulja motora firme GROENVELD, itd.



Na Sajmu automobila 2005. godine u Beogradu prvi put je prikazano vozilo FAP sa motorom EU4. Reč je o prototipu FAP 2630 RBK/32, 6x4 sa motorom CUMMINS ISBe 300. Definisane su i isporučene šasije solo gradskog autobusa A537.3 prilagodjene karoseriji „Ikarbusa“ za 40 autobusa IK 103 a prema tenderu GSP Beograd.



Za potrebe „Neobusa“ definisana je i šasija ramne gradnje AŠ1217 za minibus sa motorom na zadnjem prepustu.

U 2006. godini usledila je definicija i proizvodnja, takodje za „Neobus“, šasija A936 ramne gradnje sa motorom CUMMINS ISBe 220-30, EU 3, na zadnjem prepustu, sa menjačem FAP 6MS -80 i definicija rešetkaste šasije S415 sa motorom 2F 298 B i menjačem Famos 6MS-80 na zadnjem prepustu. Na Sajmu automobila u Beogradu, nakon uspešne saradnje sa Institutom za motorna vozila iz Vinče, predstavljen je prototip niskopodnog solo gradskog autobusa sa motorom OM457hLA, EU3, i automatskim menjačem VOITH – D864.

Prema zahtevima kupaca u 2007. godini definisana su različita vozila. Jedno od njih je šasija A936 ramne gradnje sa motorom CUMMINS i automatskim menjačem ALLISON T310, nadgradjena u Neobusu.

U 2008. godini, na Sajmu automobila u Beogradu, FAP je predstavio prototipske eksponate sa EU4 motorima:

-FAP 2024 BK/38, 4x2 sa motorom OM 906 LA

-FAP 3240 B/42, 8X4/4 sa motorom MAN D 2066 LF37 sa pomoćnim izvodom na kućici zamajca motora (PTO). Na vozilu je nadgradjen mikser za beton od 8 m³ proizveden u FAP Livnici d.o.o.



-Solo gradski srednjepodni autobus FAP A537.4 sa motorom CUMMINS CGe4 - 280 sa pogonom na prirodni gas (CNG) i automatskim menjačem ALLISON T 325 R. U autobus su ugrađene komponente instalacije za primenu prirodnog gasa od renomiranih evropskih proizvođača.



-Zglobni gradski niskopodni autobus FAP A559.4 sa motorom MAN D 2066 LUH 12 i automatskim menjačem VOITH D864.5. Značajno je pomenuti da su i na ovom autobusu ugrađeni agregati renomiranih evropskih proizvođača (osovine ZF sa disk kočnicom, upravljač ZF 8098 SERVOCOM okretnica HUBNER, klima WEBASTO itd.).



Pored pomenutih vozila 2008. godine su razvijena sa EU4 motorima i vozila:

-1318 BK/32, 4x2 sa motorom OM 904 LA.

Primenjene su osovine DC-a sa disk kočnicama

-2629 BK/32, 6x4 sa motorom OM 906 LA.



FAP je zbog trenutne situacije i gubljenja tržišta u prethodnih 10-tak godina uglavnom proizvodio za unapred poznate kupce. Značajan prelomni trenutak desio se kada je FAP postao članica Odbornene industrije Srbije (OIS).



Vozila isporučena za preduzeća iz grupacije OIS



Perspektiva izrade vozila u FAP-u od tog trenutka je sasvim izvesna. Zagarantovana je budućnost izrade vozila za Ministarstvo odbrane i Sektor za vanredne situacije MUP-a Republike Srbije za duži vremenski period.



U godini jubileja potpisani su i predugovori za izradu vatrogasnih vozila za izvoz u zemlje Evropske unije. Pored vojnih standarda koje moraju da zadovoljavaju vozila za posebne namene, FAP proizvodi vozila u skladu sa najnovijim evropskim propisima.



Pored domaćeg tržišta za vozila specijalne namene u perspektivi su i vozila predviđena za izvoz za koje postoji veliko interesovanje stranih kupaca na više kontinenata. U poslednjoj deceniji FAP je isporučio vozila za tržište zemanja Bliskog istoka.



Reparacija i modifikacija ranije proizvedenih i izvezenih vozila FAP 2026 BS/AV, 6x6, na terenu u Ugandi.

FAP će i u budućem periodu nastojati da razvija vozila koja zadovoljavaju aktuelne zakonske propise za vozila u javnom saobraćaju, kao i najrazličitije zahteve kupaca u pogledu namene vozila, racionalnosti eksploatacije i održavanja.

FAP je u svom proizvodnom programu imao i izradu delova za brodski program, kao što su propulzori, propeleri, vitla i rezervni delovi za brodski program.

FAP vodi računa i o vozilima za sopstveni prevoz tako da smo proizveli i vozilo FAP 2240 tegljač sa motorom Mercedes 400KS i menjačem ZF 221 sa pratećom osovinom. Vozilo je univerzalno za vuču niskonosećih i standardnih poluprikolica do 40t nosivosti





RAZVOJ PROGRAMA VOZILA FAP (1953 – 2023.)

1953.

4 GE – nosivost 5 t

Tip motora: E
Snaga motora: 90 KS / 2000 min-1
Obrtni moment: 340 Nm / 1400 min-1
Menjač: Mehanički ca 5+1 stepeni prenosa

Varijante familije:

4 GE – L
4 GE – K
4GAE–L
4GAE–K



4GAE - L - nosivost 6t

1954.

6 GE –L - nosivost 7 t

Tip motora: F
Snaga motora: 130 KS / 2000 min-1
Obrtni moment: 480 Nm / 1400 min-1
Menjač: Mehanički sa 5+1 stepeni prenosa

Varijante familije:

6GGF–L
6GGF–K
6GAF–LL
6GAF–KL
6GGF–S

5 GVF
Tip motora: F4
Snaga motora: 130 KS / 2000 min-1
Obrtni moment: 480 Nm / 1400 min-1
Menjač: Mehanički sa 5+1 stepeni prenosa



5GVF - U - turistički autobus

Varijante familije:

5 GVF – U Turistički autobus

5 GVF – ST Gradski autobus

7 GV 3F – nosivost 10 t

Tip motora: 3F
Snaga motora: 180 KS / 2400 min-1
Obrtni moment: 630 Nm / 1400 min-1
Menjač: Mehanički sa 6+1 stepeni prenosa

Varijante familije:

7GV3F-L

7GV3F-S

7GV3F-K

1962.

FAP 18 B – nosivost 11 t

Tip motora: 2F (FAMOS)
Snaga motora: 200 KS / 2300 min-1
Obrtni moment: 680 Nm / 1200 min-1
Menjač: Mehanički sa 12 stepeni prenosa



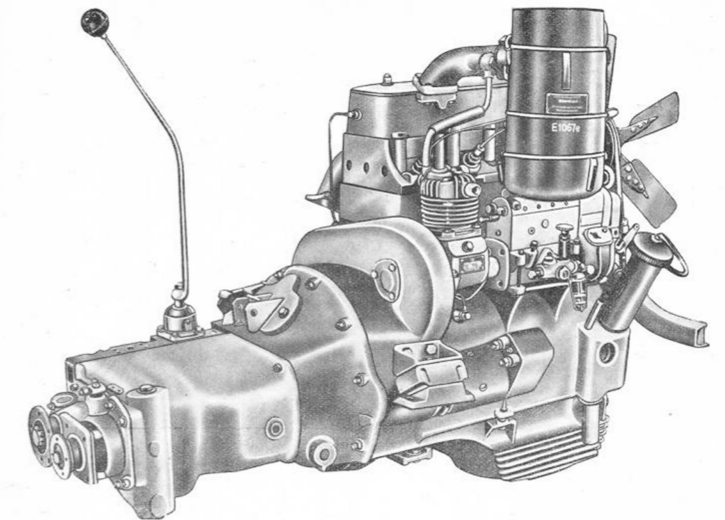
FAP 18BK - nosivost 10 t

Varijante familije:

FAP 18 B FAP 1820 BST/A

FAB 18 BK FAP 18 20 BST/AV

FAP 18 BT



FAP 22 B – nosivost 13 t

Tip motora: 2F (FAMOS)
Snaga motora: 200 KS / 2300 min-1
Obrtni moment: 680 Nm / 1200 min-1
Menjač: Mehanički sa 12+1 stepeni prenosa

Kasnije razvijene varijante familije:

FAP 2220 BL – 1

FAP 2220 BS/APMP

1963.

FAP 13 – nosivost 7 t

Tip motora: F, FF, FK, FFK, AF, AFK
Snaga motora: 130 – 145 KS / 2000 min-1
Obrtni moment: 480 – 500 Nm / 1400 min-1
Menjač: Mehanički sa 5+1 stepeni prenosa



FAP 13 - nosivost 7t

Varijante familije:

FAP 13	FAP 13 T
FAP 13 S	FAP 13 TK
FAP 13 K	FAP 13 S/A
FAP 13 SK	FAP 13 SK/A

A9,A11,G80

Unificirane šasije za autobuse:
 “SANOS”, “DUBRAVA”, “IKARUS”

Tip motora: F (FAMOS)
 Snaga motora: 130 KS / 2000 min-1
 Obrtni moment: 490 Nm / 1400 min-1
 Menjač: Mehanički sa 5+1 stepeni prenosa

Varijante autobusa na ovim šasijama:

D 7

D 9

D 10 (karosirani u “Autokaroseriji” Zagreb)

SANOS 12

SANOS 14 (karosirani u “11. oktombri” Skoplje)

G 80 (karosirani u “Ikarusu” Zemun)

1965.

FAP 10 B – nosivost 6 t

IMR 036/VA; IMR

Tip motora: G.354

Snaga motora: 88 KS / 2400 min-1

118 KS / 2800 min-

1 Obrtni moment: 300 Nm / 1200

min-1

360 Nm / 1200 min-1

Menjač: Mehanički sa 5+1 stepeni prenosa

FAP 15 B – nosivost 9 t

Tip motora: 2F (FAMOS)

Snaga motora: 160 KS / 2200 min-1 ili

200 KS / 2200 min-1

Obrtni moment: 620 Nm / 1400 min-1 ili

668 Nm / 1400 min-1

Menjač: Mehanički sa 6+1 stepeni prenosa



FAP 15 BT - nosivost 9t

Varijante familije:

FAP 15

FAP 15 BT

ŠASIJE AUTOBUSA G 100 i G 160 – Z

(za gradski i prigradski saobraćaj karosirani u “IKARUSU”
– Zemun)

Tip motora: 2 FU/6
Snaga motora: 160 KS / 2200 min-1
Obrtni moment: 600 Nm / 1400 min-1
Menjač: Hidraulični 2HP – 45

1972.

LP 1113 – nosivost 5 t

(Prva verzija Mercedes – Benz-a montirana u FAP-u po SKD
sistemu nakon potpisivanja licencnog ugovora))

Tip motora: Mercedes OM 352
Snaga motora: 130 KS / 2800 min-1
Obrtni moment: 363 Nm / 2000 min-1
Menjač: SMS–60



LP 1113 . nosivost 5t

Iste godine montirano je vozilo LP – LPS 2224 nosivosti
12,5 tona, sa motorom OM 355 240 KS/2400 min-1; 830
Nm/1300 min-1 . Sledeće 1973. godine počinje montaža
vozila 2232 S, naredne 1974. i montaža 2632 K i 2226.

1973.

FAP 1314 – nosivost 7,5 t

Tip motora: 2 F (FAMOS)
Snaga motora: 145 KS / 2200 min-1
Obrtni moment: 500 Nm / 1400–1600 min-1
Menjač: Mehanički sa 5+1 stepeni prenosa



FAP 1314K - nosivost 7t

Varijante familije:

FAP 1314 (sandučar)	FAP 1314 S/A
FAP 1314 K	FAP 1314 K/A
FAP 1314 S	FAP 1314 SK/A
FAP 1314 SK	FAP 1314 T/A
	FAP 1314
FAP 1314 T	SV/AV
FAP 1314 ST	FAP 1314 S/AR
FAP 1314/A	FAP 1314 S/AC

(... kao i druge varijante vozila sa izvođenjima za različite
namene uvedenih u proizvodnju narednih godina)

1977.

MB 1213 – nosivost 6 t

Vozila familije MB 1213 nasledni su tip vozila LP 1113
koja su prethodnih godina montirana po SKD sistemu

Tip motora: Mercedes OM 352
Snaga motora: 130 KS / 2800 min-1
Obrtni moment: 363 Nm / 2000 min-1
Menjač: Menjač 5 MS – 60

Varijante familije su sandučari i kiperi.

U proizvodnju su 1983. uvedene varijante vozila MB 1216 S, a 1986. MB 1217 S.

Iste, 1977. Godine, uvedene su u proizvodnju autobuske šasije za “Dubravu” D 2618, D 2418 i D 19(karosirane u “Autokaroseriji” Zagreb do 1985. godine).

1978.

FAP 1616 – nosivost 8,5 t
FAP 1620 – nosivost 8,5 t

Tip motora: 2 F
Snaga motora: 160 KS / 2200 min-1
200 KS / 2200 min-1
Obrtni moment: 620 Nm / 1500 min-1
668 Nm / 1400 min-1
Menjač: Mehanički sa 6+1 stepeni prenosa



FAP 1620BD - nosivost 8,5t

Varijante familije:

FAP 1616; 1620 (sandučari sa dugom i kratkom kabinom)
FAP 1616 BK; 1620 BK
FAP 1616 BDT; 1620 BDT
(i šasije za različite nadgradnje)

1980.

Uvedena u proizvodnju autobuska šasija za “DUBRAVU” D1420 i D1426.

FAP 2026

familija troosovinskih vozila sa pogonom na svim osovinama sa 6 tona pogonske nosivosti

Tip motora: Mercedes OM 402
Snaga motora: 260 KS / 2500 min-1
Obrtni moment: 830 Nm / 1600 min-1
Razvodnik: ZF GA 350
Menjač: 6MS–80

Varijante familije:

FAP 2026 BS/AV
FAP 2026 BDS/A
FAP 2026 BS/AV – BMB
FAP 2026 BDS/A – RŽ



FAP 2026BS/AV - 6x6 - nosivost terenska 6t

FAP 2026 BDS/A – PPA – M80
FAP 2026 BS/AV – PR1
FAP 2026 BS/AV – PR2
FAP 2026 BS/AV – PR3
FAP 2026 BDS/AVG
FAP 2026 BDS/A, SUV
FAP 2026 BDS/A PMP

1981.

FAP 2226 BK 6x4 – nosivost 12 t

AP 1920 BK – nosivost 10,5 t

Tip motora: 2 FP i 2F (FAP 1920 BK)
Snaga motora: 260 KS (200 KS
za motor 2F)
Obrtni moment: 890 Nm (668 Nm
za motor 2F)
Menjač: 6MS-80

(kao i šasije ovih vozila za različite nadgradnje)

1982.

FAP 2226 BDT – nosivost 14 t

U vozila ove familije 1984. godine biće ugrađeni motori Mercedes OM 402 sa menjačima 5x2 MS.

Uvedena u proizvodnju i autobuska šasija za “DUBRAVU” D 1427 i setovi agregata za “SANOS” 200.

1984. Autobusi familije “SANOS”
315, 411, 415

1986. Autobusi familije “DUBRAVA” 4420

U okviru poslovnog sistema FFB FAP je učestovavao u razvoju, proizvodnji i plasmanu gradskih, prigradskih,

međugradskih i turističkih autobusa prema zahtevima domaćeg i ino tržišta.

FAP je u proizvodnji ovih autobusa učestvovao sa sistemima donjeg stroja (transmisija, kočnog sistema, upravljanja, oslanjanja, elementima usisno-izduvnog sistema itd.), a isporučivao je i mobilne šasije ramne gradnje.

Od svih varijanata zajedničkog autobusnog programa najveću proizvodnju imale su familije “SANOS-a” 315, 411, 415 uvedene u proizvodnju 1984.) i “DUBRAVE” 4420 (uvedene u proizvodnju 1986.).



SANOS S 415 MVP/VO

1985.

FAP 2626 – nosivost 15 t

FAP 2628 – nosivost 15 t

FAP 2632 – nosivost 15 t

(u zavisnosti od varijante i do 17 t)

Tipovi motora: Mercedes OM 402
Mercedes OM 403
STEYR W 615.61
FAMOS 2 FP
FAMOS 2 NFT

Snaga motora: 260 KS / 2500 min-1
320 KS / 2500 min-1
260 KS / 2400 min-1
260 KS / 2420 min-1
280 KS / 2420 min-1

Menjači: 6MS-80 9MS-90
8 MS – 120 16 MS 120

Varijante familije:

Sandučari, kiperi, tegljači i šasije za nadgradnje različitih namena).

FAP 1921 – nosivost 10,5 t

Tip motora: 2 F
Snaga motora: 206 KS / 2200 min-1
Obrtni moment: 690 Nm / 1400 -1600 min-1
Menjač: 6MS-80

(Varijanta vozila 1921 BT/A uvedena je u proizvodnju 1987. god.)

FAP – priključna vozila

Od 1984. proizvodni program FAP-a proširen je uvođenjem u proizvodnju priključnih vozila koja čine prikolice i poluprikolice.

Proizvodni program prikolica čine: jednoosovinske P 8 (5,7 t) i P 10/1 (7,7 t); dvoosovinske P 10 (6,1 t), P 12 (8 t), P 14 (10 t), P 16 (11,8 t);



troosovinske P 24 (18,6 t), P 24/3K (18,6 t) Proizvodni program poluprikolica čine: jednoosovinske PP 14 (10 t), PP 16 (12t), PP 18 (14 t); dvoosovinske PP 26 (19 t), PP 30 (20,3 t), PP 32 (23,5 t);

troosovinske PP 35 (27 t) i PP 60/3M (48)*

*U zgradama: podaci za korisne nosivosti

1986.

FAP 1626 VBDT – nosivost 9 t

Tip motora: OM 402 A
Snaga motora: 260 KS / 2200 min-1
Obrtni moment: 830 Nm / 1600 min-1
Menjač: 16 MS – 120

Nasledni tip vozila FAP 1626 VBDT je vozilo FAP 1632 VBDT sa motorom OM 403 i uvedeno je u serijsku proizvodnju 1989. godine

1987.

MB 1317 - nosivost 7t

Tip motora: OM 352 A
Snaga motora: 168 KS / 2800 min-1
Obrtni moment: 490 Nm / 2000 min-1
Menjač: 5MS-60



MB 1317 - nisivosti 7t

Ovo vozilo kao i vozilo 1213 najbrojnija su serijski izrađena vozila u FAP-u po Mercedes Benz licenci.

1989.

FAP 2832

Familija četvooroosovinskih vozila, visoke prohodnosti za posebne namene, sa pogonom na svim osovina (8x8) za 9 tona terenske nosivosti



FAP 2832 BS/AV 8x8 - nosivost terenska 9t

Tip motora: OM 403
Snaga motora: 320 KS / 2500 min-1
Obrtni moment: 1030 Nm / 1500 min-1
Menjač: ZF A 800

Varijante familije:

FAP 3232 BS/AV
FAP 3232 BDS/A
FAP 3232 BDST/AV

Napomena:

Prototipovi vozila FAP 2632 BDS/A, FAP 2832 BS/AV, FAP 3232 BDST/AV nastali su 1984. godine i dati na ispitivanje.

ŠASIJA 1420

**Šasija za gradski autobus
DUBRAVA 4420-**

Tip motora: 2 F
Snaga motora: 200 KS / 2200 min-1
Obrtni moment: 668 Nm / 1400-1600 min-1
Menjač: 6 MS-80



(Ove šasije proizvedene su 1990. godine u količini od 1030 jedinica za kupca autobusa iz Sirije. Autobusi su finalisani u FAS-u, TAZ-u i Neobus-u).

1990.

FAP 2635 VBK - nosivost 15 t

FAP 1935 VBBDT – nosivost 12,2 t

Tip motora: OM 442 A
Snaga motora: 354 KS / 2100 min-1
1600 Nm/1000-1600 min-1
Obrtni moment: 1
Menjač: 16 MS – 160

1991.

FAP 1417 BSK – nosivost 7 t

Tip motora: OM 352 A
Snaga motora: 168 KS / 2800 min-1
Obrtni moment: 520 Nm/1500-1800 min-1
Menjač: 6MS-80

FAP 2235 VBD – nosivost 14 t

Tip motora: OM 442 A
Snaga motora: 354 KS / 2100 min-1
Obrtni moment: 1600 Nm/1000-1600 min-1
Menjač: 16 MS – 160

FAP 2229 VBD – nosivost 14 t

Tip motora: OM 442
Snaga motora: 290 KS / 2100 min-1
Obrtni moment: 1100 Nm/1000-1600 min-1
Menjač: 16 MS – 120

1995.

**FAP - AUTOBUSI
A 637 i A 747**



A 747 - međugradski autobus

Ove godine u FAP-u su prvi put proizvedeni kompletni autobusi (prigradski A 637 i međugradski A 747), kao rezultat sopstvenog razvoja.

U autobuse A 637 ugrađen je motor OM 447 h i menjač S6 – 90, a u autobus A 747 motor OM 442 i menjač S6 – 90

1998.

A 537

Na bazi autobusa A 637 FAP je razvio i uveo u serijsku proizvodnju i gradske autobuse A 537.

Ovaj autobus opemljen je savremenim agregatima: motorom OM 447 hLA, automatskim menjačem VOITH D863.3, sistemima ABS, ECAS, elektronskim pokazivačem pravca kretanja itd.

1992 – 2002.

Uvođenjem ekonomskih sankcija od strane Ujedinjenih nacija

31. maja 1992. FAP je bio prinuđen da u nastalim uslovima proizvodnje i plasmana definiše postojeća serijska vozila sa alternativnim agregatima, kao što su motori i menjači.

U ovom periodu vozila proizvodnog programa FAP definisana su sa motorima:

IMR / 946 V od 120 KS/2800 min-1; 350 Nm/1420 min-1

TS 46 V od 140 KS/2600 min-1; 460 Nm/1400 min-1

TMS 46 V od 150 KS/2600 min-1; 468 Nm/1600 min-1

i menjačima FAP-ove proizvodnje 5 MS – 60; 6 MS – 80 i 12 MS – 80

STEYR

WD 612.42 od 140 KS/2400 min-1; 525 Nm/1100-1400 min-1

WD 612.63 od 180 KS/2400 min-1; 635 Nm/1300-1600 min-1

WD 612.65 od 210 KS/2400 min-1; 790 Nm/1200-1500 min-1

WD 615.63 od 280 KS/2400 min-1;

1175 Nm/2100 min⁻¹
WD 615.68 od 320 KS/2200 min⁻¹;
1250 Nm/1300 min⁻¹
WD 615.46 od 360 KS/2200 min⁻¹;
1460 Nm/1400-1600 min⁻¹

CUMMINS

NTE – 350 od 350 KS / 2100 min⁻¹;
1600 Nm / 1000 – 1600 min⁻¹
B 145 od 145 KS / 2500 min⁻¹;
520 Nm / 1500 min⁻¹
B 180 od 180 KS / 2500 min⁻¹;
640 Nm / 1500 min⁻¹
B 215 od 215 KS / 2500 min⁻¹;
700 Nm / 1500 min⁻¹
C 280 od 280 KS / 2200 min⁻¹;
1125 Nm / 1400 min⁻¹
ISM 340 T od 340 KS / 1900 min⁻¹;
1700 Nm / 1200 min⁻¹

MAN

D 0826 LFL od 220 KS / 2400 min⁻¹;
825 Nm / 1400 – 1700 min⁻¹
D 0826 LOH od 260 KS / 2300 min⁻¹;
1000 Nm / 1350 – 1700 min⁻¹
D 2866 LF od 400 KS / 1900 min⁻¹;
1850 Nm / 900 – 1300 min⁻¹
D 2876 LF od 460 KS / 1900 min⁻¹;
2100 Nm / 1000 – 1500 min⁻¹

U uslovima drastičnog smanjenja obima proizvodnje i prekida saradnje sa Daimler-Benzom, aktivnosti u delu teretnih vozila u najvećoj meri se usmeravaju na primene motora smanjene emisije izduvnih gasova prema propisima Euro 1, Euro 2 i u najnovije vreme i Euro 3 renomiranih proizvođača Mercedes-Benz, Cummins i MAN.

U tom periodu izvedeno je više varijanti teških vozila kao sandučara i tegljača i srednjeteških vozila (2021 RBK/34 4x2, 2021 RBK/38 4x4, 1821 RBD/48 4x2 itd).

Na izvedenim tegljačima 4x2 bruto mase 18 tona i sandučaru FAP 2540 RBD/45 6x2 primenjen je sistem pneumatskog oslanjanja zadnjih osovina sopstvene konstrukcije.

Motor D 0826 LOH EU2 ugrađen je u prototip MIDIBUS-a A 744 za potrebe turizma, a ostali navedeni MAN motori, takođe EU2, ugrađeni su u teretna vozila FAP 1922 RBK 4x4, FAP 2640 RBK i FAP 1846 RBDT.

Za potrebe dugolinijskog transporta prototipski je realizovano vozilo FAP 1841 RBDT/38-OV sa motorom MAN D 2866 LF od 410 KS/1900 min⁻¹ i 1850 Nm/1000 – 1300 min⁻¹ – EURO 3 i savremenom konformnom kabinom MAN F 2000.

2003.

U serijski gradski autobus A537, po zahtevu kupca GSP Beograd, ugrađen je EU3 motor a ispunjeni su i ostali zahtevi kupca.

Tip motora: OM457 4LA
Snaga motora: 252 KS/2000 min⁻¹
Obrtni moment: 1100 Nm/1100 min⁻¹
Menjač: VOITH D 863.3



Autobusi A537.3 za GSP Beograd

2004.

Nastavljena je primena DC i CUMMINS EU3 motora u proizvodnom programu FAP-a. Uglavnom su razvijana i uvedena u proizvodnju vozila prema zahtevima kupaca.

Jedno od takvih vozila je vozilo 1627B/38-4x2 sa vatrogasnom nadgradnjom za MUP Srbije.

FAP 1627B/38-4x2

Tip motora: Cummins ISBe 275-30, EU3
Snaga motora: 275 KS/2500 min⁻¹
Obrtni momenat: 950 Nm/1200 min⁻¹
Menjač: 6MS – 80



FAP 1627B/38 4x2



FAP 1118 BS/AV - 4x4

U ovoj godini je završen prototip terenskog vozila FAP 1118BS/AV-4x4, korisne nosivosti 4 t sa motorom OM 904LA, EU3. Vozilo ispunjava taktičko-tehničke zahteve naručioca vozila, a može se prilagodjavati željama različitih kupaca po osnovu izvršene nadgradnje na šasiji ovog vozila i drugim zahtevima.

Tip motora: OM 904 LA, EU3
Snaga motora: 177 KS/2200 min⁻¹
Obrtni moment: 675 Nm/1200-1600 min⁻¹
Menjač: 6MS – 80

2005.

Na Sajmu automobila u Beogradu prvi put je prikazano vozilo FAP sa motorom EU4. Reč je o prototipu FAP 2630 RBK/32 – 6x4 sa motorom CUMMINS ISBe 300.



FAP 2630 RBK/32-6x4

Tip motora: Cummins ISBe 300, EU4 Snaga motora: 296KS/2500 min⁻¹ Obrtni moment: 1100 Nm/1200 min⁻¹ Menjač: ZF 9S 109

Definisane su i isporučene šasije solo gradskog autobusa A537.3 prilagodjene karoseriji Ikarbusa za 40 autobusa IK 103 a prema tenderu GSP Beograd.

Za potrebe Neobusa definisana je šasija ramne gradnje AŠ1217 za minibus sa motorom na zadnjem prepustu.

2006.

Usledila je definicija i proizvodnja, takodje za Neobus, šasija A936 ramne gradnje sa motorom CUMMINS ISBe 220-30, EU3, na zadnjem prepustu sa menjačem FAP 6MS-80 i rešetkaste šasije S415 sa motorom 2F 298 B i menjačem Famos 6MS-80 na zadnjem prepustu.



Turistički autobus iz Neobusa na šasiji FAP A 936



FAP A 547.3 - niskopodni gradski autobus

Na Sajmu automobila u Beogradu, nakon uspešne saradnje sa Institutom za motorna vozila iz Vinče, predstavljen je prototip niskopodnog solo gradskog autobusa sa motorom OM457hLA, EU3, i automatskim menjačem VOITH– D864.3E.

FAP A 936

Tip motora: Cummins ISBe 220-30, EU3
Snaga motora: 220 KS/2500 min⁻¹
Obrtni moment: 820 Nm/1200 min⁻¹
Menjač: FAP 6MS - 80

FAP A 547.3

Tip motora: OM 457 4LA, EU3
Snaga motora: 252 KS/2000 min⁻¹
Obrtni moment: 1100 Nm/1100 min⁻¹
Menjač: VOITH D 864.3 E

2007.

Prema zahtevima kupaca u ovoj godini definisana su različita vozila. Jedno od njih je šasija A936 , ramne gradnje sa motorom CUMMINS i automatskim menjačem ALLISON, nadgradjena u Neobusu.

Šasija A936

Tip motora: OM 906 LA, EU3
Snaga motora: 220 KS/2500 min⁻¹
Obrtni moment: 820 Nm/1200 min⁻¹
Menjač: ALLISON T 310 (automatski)

2008.

U godini jubileja, na Sajmu automobila u Beogradu, FAP je predstavio prototipske eksponate sa EU4 motorima:

- FAP 2024 BK/38 - 4x2 sa motorom OM 906 LA
Tip motora: OM 906 LA,EU4
Snaga motora: 238 KS/2200 min.⁻¹
Obrtni moment: 850 Nm/1200-1600 min.⁻¹
Menjač: ZF 6S 850



FAP 2024 BK/38 - 4x2

- FAP 3240 B/42 - 8X4/4 sa motorom MAN 2066 LF37 sa pomoćnim izvodom na kućici zamajca motora (PTO). Na vozilu je nadgradjen mikser za beton od 8 m³ proizveden u FAP Livnici d.o.o.



FAP 3240 B/42 - 8X4/4

Tip motora: MAN D 2066 LF37, EU4
Snaga motora: 400 KS/1900 min.⁻¹
Obrtni moment: 1900 Nm/1100-1400 min.⁻¹
Menjač: ZF16S 221

- Solo gradski srednjepodni autobus FAP A537.4 sa motorom CUMMINS sa pogonom na prirodni gas (CNG) i automatskim menjačem ALLISON T 325 R. U autobus su ugrađene komponente instalacije za primenu prirodnog gasa od renomiranih evropskih proizvođača.



FAP A 537.4

Tip motora: CGe 4-280, EU4 Snaga motora: 280 KS/2400 min.⁻¹ Obrtni moment: 1152 Nm/1400 min.⁻¹ Menjač: ALLISON T 325 R (automatski)

- Zglobni gradski niskopodni autobus FAP A559.4 sa motorom MAN i automatskim menjačem VOITH . Značajno je pomenuti da su i na ovom autobusu ugrađeni agregati renomiranih evropskih proizvođača (osovine ZF sa disk kočnicom, upravljač ZF 8098 SERVOCOM okretnica HUBNER, klima WEBASTO itd.).

FAP 559.4

Tip motora: MAN D 2066 LUH 12, EU4
Snaga motora: 310 KS/1700 min.⁻¹
Obrtni moment: 1500 Nm/1100-1400 min.⁻¹
Menjač: VOITH D 864.5 (automatski)



FAP A 559.4

Pored pomenutih vozila sa EU4 motorima u ovoj godini su razvijeni prototipovi vozila:
- 1318 BK/32-4x2 sa motorom OM 904 LA. Primjenjene su osovine DC-a sa disk kočnicama

Tip motora: OM 904 LA, EU4
Snaga motora: 177 KS/2200 min.⁻¹
Obrtni moment: 675 /1200-1600 min.⁻¹
Menjač: 6MS 80

- 2629 FAP BK/32 – 6x4 sa motorom OM 906 LA

Tip motora: OM 906 LA, EU4
Snaga motora: 286 KS/2200 min.⁻¹
Obrtni moment: 1120 Nm/1200-1600 min.⁻¹
Menjač: ZF 9S 109



FAP 1318 BK/32 - 4x2



FAP 2629 BK/32 - 6x4

2010.

U ovoj godini, kao i u prethodnoj, FAP je razvijao i uveo u serijsku proizvodnju vozila po zahtevima kupaca sa EURO 3 i EURO 4 motorima, a istovremeno radio i na prototipskom definisanju vozila sa EURO 5 motorima.

FAP 1830 B/38

Tip motora: Cummins ISBe 6.7-300, EU5
Snaga motora: 296 KS/2500 min.⁻¹
Obrtni moment: 1100 Nm/1200-1800 min.⁻¹
Menjač: Allison 3000 R (automatski)



FAP 1830 B/38

FAP 3240 BKM/38,5 – 6X6

Tip motora: Cummins ISLe 4 -400, EU4
Snaga motora: 398 KS/2500 min.⁻¹
Obrtni moment: 1700 Nm/1300-1400 min.⁻¹
Menjač: ZF 16S 221

FAP 4140 BKM/45 - 8X4X4

Tip motora: OM 457 LA, EU5
Snaga motora: 401 KS/1900 min.⁻¹
Obrtni moment: 2000 Nm/1100-1600 min.⁻¹
Menjač: ZF 16S 221



FAP 4140 BKM/45 - 8X4X4

FAP 2235 BD/45 – 6X2

Tip motora: Cummins ISLe 8.9, EU5
Snaga motora: 360 KS/2100 min.⁻¹
Obrtni moment: 1600 Nm/1200-1400 min.⁻¹
Menjač: ZF 16S 151

Iste godine za potrebe Vojske Srbije razvijena su vozila:

FAP 2228 BS/AV – 6x6

Tip motora: OM 906 LA, EU3
Snaga motora: 279 KS/2200 min.⁻¹
Obrtni moment: 1100 Nm/1200-1600 min.⁻¹
Menjač: ZF 9S 109

FAP 3240 BS/AV – 8x8

Tip motora: OM 457 LA, EU3
Snaga motora: 401 KS/1900 min.⁻¹
Obrtni moment: 2000 Nm/1100-1600 min.⁻¹
Menjač: ZF 16S 221



FAP 2228 BS/AV - 6X6



FAP 3240 BS/AV - 8X8

Za potrebe "AUTOKODEKS-a" i drugih kupaca realizovan je gradski autobus A 537.5 sa:

FAP A 537.5

Tip motora: OM 457 hLA, EU5
Snaga motora: 299 KS/2000 min⁻¹
Obrtni moment: 1250 Nm/1100 min⁻¹
Menjač: VOITH D864.5 (automatski)



FAP A 537.5

2011.

Poštujući zahteve kupaca u ovoj godini su, pored ostalih, razvijena i proizvedena vozila:

FAP 2636 BK/32 – 6X4

Tip motora: Cummins ISLe 8.9, EU5
Snaga motora: 360 KS/2100 min⁻¹
Obrtni moment: 1600 Nm/1200-1400 min⁻¹
Menjač: ZF 16S 151

FAP 2229 BS/45 – 6x6

Tip motora: OM 906 LA, EU5
Snaga motora: 279 KS/2200 min⁻¹
Obrtni moment: 1100 Nm/1200-1600 min⁻¹
Menjač: ZF 9S 109

2012.

I ove godine za potrebe Vojske Srbije realizovana je šasija za različite nadogradnje

FAP 3640 S/AV – 8x8

Tip motora: OM 457 LA, EU3
Snaga motora: 401 KS/1900 min⁻¹
Obrtni moment: 2000 Nm/1100-1600 min⁻¹
Menjač: ZF 16S 221



FAP 3640 S/AV - 8X8

Na sajmu automobila u Beogradu izloženi su eksponati sa modernizovanom instrumental -tablom, displejom firme "SILEX":

2013.

P10V

Proizvodni program priključnih vozila proširen je definicijom i proizvodnjom prikolice P10V za potrebe Vojske Srbije. Prikolica je sa posebnim zahtevima, predviđena za raznovrsne nadogradnje.



Prikolica P10V

2014.

FAP 1630 4x4

Šasija za oklopni transporter za pustinjske uslove eksploatacije.



Tip motora: Cummins, EU3
Snaga motora: 300KS
Menjač: ZF 9S 1110 TO

2015.

FAP 1318 BDS/A, 4x4

Šasija za lanser za pustinjske uslove eksploatacije



Tip motora: Mercedes, EU3
Snaga motora: 180KS
Menjač: ZF 6S 800

2017.

FAP 1418 B/48, 4x2

vozilo za obuku vozača C kategorije



Tip motora: Mercedes, EU5
Snaga motora: 180KS
Menjač: ZF 6S 800

2016.

FAP 1824 B/48, 4x2

Vozilo za prevoz opasnih materija.



Tip motora: Mercedes, EU5
Snaga motora: 240KS
Menjač: ZF 6S 800

2018.

3240 BS/AV, 8x8

Šasija za nadogradnje sa pogonom na svim točkovima



Tip motora: Mercedes
Snaga motora: 400KS
Menjač: ZF 16S 221

2019.

FAP 3040 RBK, 6x4

Šasija za kiperske i druge nadogradnje



Tip motora: Mercedes
Snaga motora: 400KS
Menjač: ZF 16S 221

NPP30/NPP50

Niskonoseće poluprikolice za vuču tereta od 30t i 50t sa nagaznim rampama za utovar tereta.



2020.-2023.

FAP 3040 RBDT, 6x6

Tegljač za vuču niskonosećih i standardnih prikolica



Tip motora: Mercedes
Snaga motora: 400KS
Menjač: ZF 16S 221

MRAP 6x6

Šasija za oklopni transporter MRAP 6x6



Tip motora: Cummins
Snaga motora: 340KS
Menjač: Automatski

BOV KIV 4x4
Modifikovani oklopni transporter
Reparacija i modernizacija kompletnog vozila



Vozila FAP 2026 BS/AV



Modernizacija i reparacija vozila ugradnjom novih sistema koji su dostupni u budućnosti na tržištu kako bi se vek trajanja vozila produžio za duži niz godina.

**SVE ŠTO JE PROIZVEO FAP
MOŽE DA REPARIRA**

Reparacija civilnog programa vozila
Cisterna za Despotovac



FAP 2234 šasija za nadogradnju PASARS



Tip motora: Cummins
Snaga motora: 340KS
Menjač: Automatski

FAP 3040 B/34, 6x4
Navlakač za kontejnere



Motor: MAN
Snaga motora 400KS
Menjač ZF16S 221

FAP 1828 BD/48
vatrogasno vozilo za Sektor za vanredne situacije (MUP RS)



Tip motora: Cummins, EU5
Snaga motora: 280KS
Menjač: ZF 9S 1110TO

FAP 2228 BS/AV, 6x6 šasija
sa kontejnerskim bravama za prihvat kontejnera



Tip motora: Cummins
Snaga motora: 285KS
Menjač: ZF 9S 1110TO

BOV OT 4x4
Šasija za oklopni transporter



Tip motora: Cummins
Snaga motora: 340KS
Menjač: Automatski

Razumljivo je da u ovom pregledu razvoja programa vozila nije bilo moguće obuhvatiti sve varijante vozila koje su definisane i proizvedene od plejade stručnjaka u 70 proteklih godina postojanja i rada FAP-a. U pregledu su dati samo predstavnici osnovnih tipova vozila.

ZABELEŽENO U VREMENU SADAŠNJEM...



Primopredaja 11 vozila FAP 1118 BS/AV, 4t, 4x4, u prisustvu ministra odbrane Bratislava Gašića (22.07.2015.godine).



Ministar odbrane Aleksandar Vulin i načelnik Generalštaba Vojske Srbije Ljubiša Diković. Primopredaja 10 novih vozila FAP 1118 BS/AV, 4t, 4x4, (07.12.2017.godine).



*Ministar odbrane Aleksandar Vulin. Primopredaja 4 vozila FAP 3240 BS/AV, 8x8, 10t
(17.05.2019.godine).*



*Novo vatrogasno navalno vozilo FAP 1828
sa Vatrospremovom nadgradnjom isporučeno Sektoru za
vanredne situacije MUP-a Republike Srbije
(29.03.2022.godine).*



*Prva scena iz filma "Otac" Srdana Golubovića
snimljena na kapiji Pogona 1
(28.02.2020.)*

POTPISANA ČETIRI NOVA UGOVORA SA FAP KORPORACIJOM A.D.

*Potpredsednik Vlade i ministar odbrane Miloš Vučević obišao je preduzeće "FAP korporacija" a.d u Priboju, gde je prisustvovao potpisivanju ugovora za izradu teretnih automobila za transport daljinski pilotiranih vazduhoplova i izradu borbenih oklopnih vozila za potrebe Vojske Srbije.
(Priboj, 26.12.2022.godine).*



Potpisivanje ugovora



Ministar Vučević sa saradnicima u Pogonu Montaža

Posetivši FAP ministar Vučević je između ostalog rekao:

“Sa dobrim vestima došli smo danas u Priboj i fabriku FAP. Zahvaljujući odluci države, Ministarstvo odbrane obezbedilo je sredstva za nova četiri velika ugovora za ovu kompaniju sa slavnom tradicijom. Danas će u Priboju biti potpisana četiri ugovora koji garantuju posao vrednosti od 370 miliona dinara za FAP, ali još bolja vest je to da će Ministarstvo odbrane sledeće godine obezbediti dodatnog posla za FAP i njegove kooperante u iznosu od dve milijarde dinara”, kazao je Vučević.

Ministar je takođe rekao da ugovori garantuju dalja zapošljavanja, kao i da su direktan podsticaj za opštinu Priboj. Ovo što radi država Srbija, radi da čuvamo jugozapadni deo Srbije, da čuvamo naše proizvodne pogone. Zahvaljujem se i svojim saradnicima, svim ljudima iz Ministarstva odbrane i odbrambene industrije na naporima i požrtvovanju da proizvodimo domaće naoružanje i vojnu opremu, da ne moramo da uvozimo, da za manje novca dobijamo isti i bolji kvalitet od onoga što se nudi na svetskom tržištu”, poručio je ministar.

Naglasio je još i to da je ponosan na sve one koji su osmislili i patentirali nova sredstva i dodao da Ministarstvo odbrane očekuje od FAP-a da se poštuju rokovi”.



U MAJU 2023. GODINE ISPORUČENO 12 VOZILA FAP 2228 BS/AV, 6X6.

"Ovo je veliki dan za naš FAP. Uspešno smo završili značajan posao, na ponos svih nas u FAP-u, ali i na ponos grada Priboja. U toku je realizacija ugovora za još 10 ovakvih vozila, a na vidiku su i drugi, veoma značajni poslovi, koji garantuju izvesniju budućnost i FAP-a i Priboja. Uspešno završen posao stvara dobru osnovu za nove poslovne korake pribojske fabrike kamiona, kako u tehnološkom unapređenju tako i u realizaciji sve brojnijih poslova i ugovora. Naravno, novi poslovi traže i nove, pre svega kvalifikovane ljude, majstore, inženjere i radnike svih profila, kako bi se povereni poslovi uspešno realizovali. Podsetimo, nedavno je po raznim osnovama radni odnos u FAP Korporaciji a.d. Priboj zasnovao 90 iskusnih i mladih radnika, a vrata FAP-a otvorena su i za ljude iz susednih opština", rekao je generalni director, prof. dr Milutin Živković.



FAP DANAS I SUTRA

Od svog osnivanja FAP je bio stožer i pokretač razvoja Priboja i regiona. Sa rastom i razvojem FAP-a, rastao je i razvijao se Priboj, sve do ranih devedesetih kada je usledio rat i raspad SFRJ, prekid zajedničke kooperantske proizvodnje i nestanak jedinstvenog tržišta.

Godine rata i sankcija uzele su svoj danak, a kao njihova posledica usledilo je poremećeno poslovanje i zaustavljen proizvodni i razvojni zamah. Zbog uvođenja ekonomskih sankcija 1992.godine, FAP je suočen sa realnošću prekida saradnje sa Mercedes Benzom, što je ostavilo krupne negativne posledice.

Nakon burnih godina obeleženih ekonomskim potresima i društvenim previranjima, dvehiljadite godine postavile su nove prioritete i zadatke u cilju privredno – ekonomskog oporavka.

U skladu sa odlukom Vlade Republike Srbije iz 2003. godine, FAP se nalazi u procesu restrukturiranja i pripreme za privatizaciju. U desetogodišnjem periodu bilo je nekoliko bezuspešnih pokušaja privatizacije po različitim modalitetima, kao i pokušaj privatizacije po modelu strateškog partnerstva, putem zamene ispunjenja, kojom Republika Srbija postaje vlasnik dela opreme Pogona I i objekata i zemljišta Pogona IV.

Kako je usled izmene Zakona o privatizaciji status restrukturiranja ukinut, a rok za privatizaciju istekao 30.05.2016.godine, FAP-u ne preostaje drugo rešenje već da poveriocima ponudi Unapred pripremljen plan reorganizacije (UPPR).

Ponuđeni UPPR imao je za cilj nastavak poslovanja privrednog društva u formalno – pravnom smislu, uz saniranje finansijske pozicije regulisanjem dugova i sprovođenjem operativnih izmena u poslovanju. Rok za sprovođenje UPPR-a bio je tri godine, a realizacija plana uspešno je ostvarena konverzijom potraživanja poverilaca u trajni ulog u kapitalu FAP-a.

FAP Korporacija a.d. Priboj je bila osnivač četiri zavisna preduzeća sa 100% osnivačkim kapitalom:

- FAP Transport d.o.o. Priboj,
- FAP Stan d.o.o. Priboj,
- FAP Lim d.o.o. Priboj,
- FAP Livnica sa nadgradnjom d.o.o. Prijepolje.

Nad zavisnim društvima je 22.02.2017. godine otvoren stečajni postupak. Danom otvaranja stečajnog postupka matično društvo FAP Korporacija a.d. Priboj gubi kontrolu nad zavisnim društvima, a sva upravljačka prava se prenose na stečajnog upravnika.

Vlada Republike Srbije donosi zatim uredbu 31.12.2019. godine o grupaciji Odbrambene industrije Srbije (OIS) kojom se propisuju uslovi i način formiranja, pripadnost, način upravljanja, rada i druga pitanja od značaja za OIS.

Među članicama grupacije nalazi se i FAP Korporacija a.d. Priboj. Interese Republike Srbije u FAP-u zastupa predstavnik državnog kapitala, kog imenuje Republika Srbija. U skladu sa istom uredbom Nadzorni odbor FAP Korporacije a.d. Priboj, kao članice grupacije, čine članovi iz redova zaposlenih u Ministarstvu i Vojsci Srbije.



CNC plazma rezačica

INVESTICIONA ULAGANJA VLADE REPUBLIKE SRBIJE

U cilju modernizacije postojećih privrednih resursa i unapređenja programa za vojne potrebe, Vlada Republike Srbije odobrila je investiciona sredstva članicama grupacije Odbrambene industrije Srbije. FAP Korporaciji a.d. Priboj kao članici OIS-a, na osnovu dostavljenih investicionih projekata odobrena su investiciona sredstva u skladu sa planiranim nabavkama.

Prvi investicioni ciklus, odobren i finansiran u skladu sa Odlukom Vlade Republike Srbije u vrednosti od 2,5 miliona evra, započet je 2017. a završen 2022. godine. Sredstva su iskorišćena za nabavku nove i remont postojeće opreme. Ovim investicionim ciklusom između ostalog nabavljen je CNC obradni centar u vrednosti od 830 hiljada evra, mašina za balansiranje kardana u vrednosti 330 hiljada evra, mašina za indukciono kaljenje u vrednosti 308 hiljada evra, CNC plazma/gas rezačica u vrednosti 185 hiljada evra, mašina za valjanje navoja u vrednosti 160 hiljada evra, revitalizacija 7 peći u termičkoj obradi u vrednosti 95 hiljada evra, 14 punkt aparata u vrednosti 163 hiljade evra i 3 elektroviljuškara u vrednosti 112 hiljada evra.



CNC obradni centar

Sredstvima iz prvog investicionog ciklusa izvršena je i revitalizacija dve trafostanice za potrebe Pogona I i Pogona III u vrednosti 77 hiljada evra. Takođe je izvršena revitalizacija i modernizacija 6 mašina za potrebe proizvodnje u vrednosti 164 hiljade evra.

U delu novih informacionih tehnologija, omogućena je nabavka novog poslovno-informacionog programa "VERUS" sa informatičkom opremom u vrednosti 50 hiljada evra.

Sada su u toku i aktivnosti na realizaciji sredstava iz drugog investicionog ciklusa u vrednosti od 6 miliona evra. Sredstva iz drugog investicionog ciklusa opredeljena su za nabavku novih mašina (2 CNC struga, CNC brusilice, mašine za savijanje cevi, apkant prese 600 t/ 6m, 4 viljuškara, opreme za ispitivanje kočnica/valjci/, opreme za galvanizaciju, opreme za montažu/demontažu i balansiranje pneumatika), za rekonstrukciju krovova na proizvodnim halama, kao i uvođenje novog sistema grejanja proizvodnih hala u tri pogona.

Realizacijom odobrenih sredstava iz investicionih ciklusa (I i II) obezbediće se otklanjanje uskih grla u proizvodnji, značajno uvećanje obima proizvodnje i povećanje ukupnog kvaliteta vozila, što u krajnjem ishodu treba da utiče i na povećanje ekonomskih efekata ostvarene proizvodnje.



Mašina za indukciono kaljenje



Mašina za valjanje navoja



Mašina za balansiranje kardana

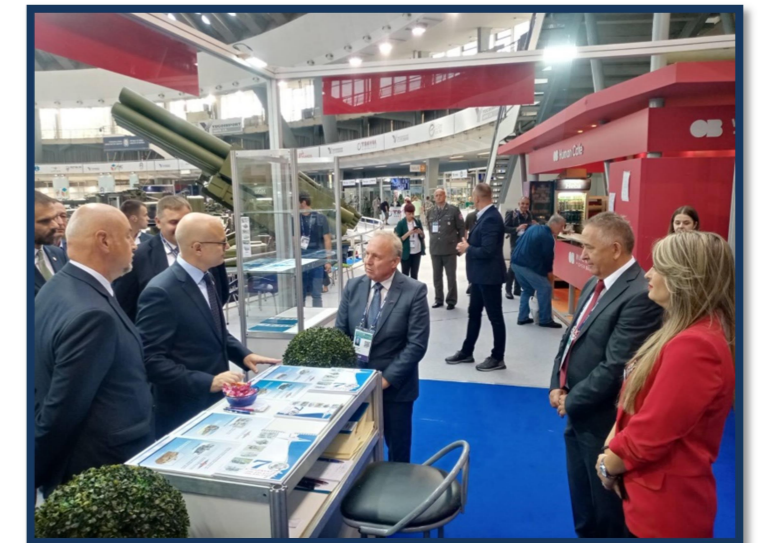
FAP NA MEĐUNARODNOM SAJMU NAORUŽANJA I VOJNE OPREME

Medjunarodni sajam naoružanja i vojne opreme PARTNER održava se na Beogradskom sajmu svake druge godine, a pokrovitelj manifestacije je Ministarstvo odbrane Republike Srbije.

Cilj manifestacije je predstavljanje naoružanja i vojne opreme, složenih artiljerijskih sistema, savremenog streljačkog naoružanja, municije, borbenih oklopnih vozila, elektronske opreme, lakih aviona, radara, trenažera i zaštitne balističke opreme. Ovu manifestaciju međjunarodnog karktera posećuju brojne visoke delegacije iz celog sveta.

Na ovogodišnjem, 11. Sajmu "PARTNER 2023", održanom od 25. do 28. septembra, prezentovane su naučne, istraživačke, opitne i remontne mogućnosti za potrebe Vojske Srbije. Sajamska manifestacija je održana uz učešće velikog broja uglednih inostranih izlagača, domaćih proizvodnih i zastupničkih firmi zainteresovanih za uspostavljanje trgovinske i naučno-tehničke saradnje.

FAP je po peti put učestvovao na sajmu i prikazao svoje razvojne mogućnosti namenskog programa. U saradnji sa Vojnotehničkim institutom i drugim članicama iz grupacije Odbranbene industrije Srbije, FAP je proizveo više tipova vozila za nadogradnju modernih sistema naoružanja, među kojima su vozila FAP 1118, 2228, 3240, BOV OT 4x4, Pegaz.



***Poseta ministra odbrane Republike Srbije
Miloša Vučevića štandu FAP-a***



Radni sastanak na sajmu "Partner 2023"



BOV OT 4x4



Tegljač FAP 3040 BDST/AV, 6x6



Kiper FAP3035 BK/A/34, 6x4



OSTVARENI PROIZVODNI REZULTATI OKTOBAR 1953. – OKTOBAR 2023. GODINE

Na putevima u zemlji i širom sveta već 70 godina kreću se vozila sa prepoznativom značkom FAP. Sa proizvodnih traka u periodu dužem od pola veka sišlo je 153.035 kamiona, autobusa i priključnih vozila. Vozila su razvijana u nizu varijanti, po osnovu namene, težinske klase, ugrađenih agregata, pogonske formule, kao i na osnovu specifičnih zahteva kupaca.

Za sve ove godine FAP je nastojao i uspevao da prati aktuelne trendove u automobilskoj industriji. Posebno bismo istakli period koji je obeležen velikom političko-ekonomskom krizom devedesetih godina, koji je iziskivao napore i odricanja, a pronadjena su najcelishodnija rešenja za opstanak i dalji rad. Zato se ovaj period ne može sagledavati isključivo po broju proizvedenih jedinica.

U nastojanju da grafikoni i tabele budućih proizvodnih rezultata budu u znaku rastućeg trenda i opredeljeni da se sačuva proizvodni program, verujemo u reafirmaciju statusa renomiranog proizvođača na automobilskoj mapi sveta.

Godina	Kamioni	Autobusi i aut. set.	Priključna vozila	Ukupno
1953.	26	-	-	26
1954.	132	-	-	132
1955.	134	70	-	204
1956.	213	79	-	292
1957.	223	146	-	369
1953.-1957.	728	295	-	1023
1958.	681	221	-	902
1959.	547	381	-	928
1960.	1033	446	-	1479
1961.	1291	468	-	1759
1962.	1589	538	-	2127
1958.-1962.	5141	2054	-	7195
1963.	1592	749	-	2341
1964.	2203	837	-	3040
1965.	2175	746	-	2921
1966.	1856	1288	-	3144
1967.	2110	688	-	2798
1963.-1967.	9936	4308	-	14224
1968.	2377	945	-	3322
1969.	2939	635	-	3574
1970.	3151	950	-	4101
1971.	3324	1042	-	4366
1972.	3542	985	-	4527
1968.-1972.	15333	4557	-	19890
1973.	3593	1155	-	4748
1974.	3990	1402	-	5392
1975.	4334	1028	-	5362
1976.	4785	1278	-	6063



Šezdesete ...



Kraj sedamdesetih ...



Osamdesete ...

Godina	Kamioni	Autobusi i aut. set.	Priključna vozila	Ukupno
1977.	5122	1625	-	6747
1973.-1977.	21824	6488	-	28312
1978.	4566	1716	-	6282
1979.	5019	1983	-	7002
1980.	4901	1613	-	6514
1981.	5039	1565	-	6604
1982.	4351	1442	-	5793
1978.-1982.	23876	8319	-	32195
1983.	3996	1381	-	5377
1984.	3470	1002	-	4472
1985.	4023	1469	-	5492
1986.	3965	1543	-	5508
1987.	3630	1485	-	5115
1983.-1987.	19084	6880	-	25964
1988.	3062	1722	-	4784
1989.	2880	1192	-	4072
1990.	3824	787	51	4662
1991.	2140	1601	22	3763
1992.	1141	385	121	1647
1988.-1992.	13047	5687	194	18928
1993.	406	43	92	541
1994.	224	33	36	293
1995.	90	40	31	161
1996.	114	-	41	155
1997.	228	1	21	250
1998.	148	1	12	161
1993.-1998.	1210	118	233	1561
1999.	129	37	12	178
2000.	119	16	8	143
2001.	163	14	3	180
2002.	187	17	3	207
2003.	125	21	4	150
1999.-2003.	723	105	30	858
2004.	137	12	7	156
2005.	86	64	3	153



Devedesete...



Dvehiljadite...



Godina	Kamioni	Autobusi i aut. set.	Priključna vozila	Ukupno
2006.	138	4	13	155
2007.	138	30	24	192
2008.	109	19	4	132
2004.-2008.	608	129	51	788
2009.	37	4	2	43
2010.	86	-	2	88
2011.	97	8	3	108
2012.	62	16	-	78
2013.	20	-	2	22
2009.-2013.	302	28	9	339
2014.	10	-	-	10
2015.	16	-	1	17
2016.	11	-	-	11
2017.	28	-	1	29
2018.	32	-	-	32
2014.-2018.	97	-	2	99
2019.	9	-	-	9
2020.	10	-	-	10
2021.	19	-	-	19
2022.	17	-	-	17
2023.	14	-	-	14
2019.-X 2023.	69	-	-	69
1953.-X 2023.	113.209	39.191	635	153.035

RAZVOJ SISTEMA MENADŽMENTA KVALITETOM

Kvalitet proizvoda i usluga ili drugih izlaza organizacije, utvrđuje se zadovoljstvom kupca koji ih koristi i rezultatima efikasnosti i efektivnosti procesa koji ih stvaraju i podržavaju. Saradnja "FAP"-a sa "SAURER"-om i "Daimler Benz"-om, kao licencnim partnerima, podrazumevala je i poštovanje ovog osnovnog načela politike kvaliteta svake uspešne firme. Zato je i "FAP"-ov proizvod (kamion, autobus, priključno vozilo, specijalna vozila...) bio prihvaćen i tražen na tržištu.

Doći do zadovoljavajućeg kvaliteta je vrlo složen i odgovoran zadatak koji podrazumeva: planiranje, ispitivanje, upravljanje, unapređenje i reviziju, sa stalnim nadzorom nad troškovima kvaliteta. Sve to ne može biti ostvareno bez određenih procedura, uputstava i dokumentovanih informacija, koje će biti u skladu sa u svetu prihvaćenom metodologijom "planirajte – uradite – proverite – delujte".

ISO (međunarodna organizacija za standardizaciju) je svetska federacija nacionalnih institucija za standardizaciju, koja je donela određene standarde o upravljanju kvalitetom, zaštitom životne sredine, bezbednošću i zdravlju na radu, bezbednošću informacionih tehnologija, upravljanju energetskim resursima i niz drugih standarda iz različitih oblasti.

Pored ISO organizacije, oblast upravljanja kvalitetom, zaštitom životne sredine i bezbednosti i zdravlja na radu, uređeni su i standardima srpskog Instituta za standardizaciju (SRPS ISO), a kada su u pitanju namenska sredstva i standardima Odbrane

Republike Srbije (SORS). Usvajanje sistema menadžmenta kvalitetom, zaštitom životne sredine, bezbednošću i zdravljem na radu je strateška odluka rukovodstva organizacije. Na projektovanje i primenu sistema menadžmenta kvalitetom u organizaciji utiču:

- Kontekst organizacije,
- Okruženje organizacije, promene u tom okruženju i rizici koji iz tog proizilaze,
- Razne potrebe organizacije,
- Posebni ciljevi organizacije,
- Ljudski i kadrovski resursi,
- Proizvodi koje isporučuje,
- Procesi koje primenjuje,
- Veličina organizacije i njena organizaciona struktura.

"FAP" je 2005. godine odlučno krenuo ka cilju da svoj sistem kvaliteta uskladi sa referentnim svetskim standardima ISO 9001 i ISO / TS 16949. Već 14.7.2006. godine "FAP Korporacija" je dobila sertifikat broj QS1-0270 od Saveznog zavoda za standardizaciju, kojim se potvrđuje da "FAP" ima dokumentovan sistem upravljanja kvalitetom u skladu sa standardom JUS ISO 9001 : 2001. godine. Po ovom standardu izvršena je i resertifikacija firme i "FAP" je dobio sertifikat sa važnošću do 14.07.2011. godine.

Kada se sprovodi sistem menadžmenta kvaliteta, rukovodstvo organizacije treba da osigura da će sistem olakšati i podsticati stalno poboljšanje kvaliteta. Stalni cilj rukovodilaca svih funkcija i na svim nivoima organizacije, treba da bude težnja ka zadovoljstvu kupca i drugih zainteresovanih strana uz stalno poboljšanje kvaliteta, jer je to osnovni uslov za konkurentnost i poboljšanje konkurentskog položaja organizacije.

Motivacija za poboljšanje kvaliteta proističe iz potrebe da se obezbedi povećana dobit i zadovoljenje kupca. Svaki član organizacije treba svesno da usvaja



saznanje da se svaki proces može odvijati mnogo efikasnije i mnogo efektivnije sa manje sredstava i potrošnje resursa. Stalno poboljšanje kvaliteta uvećava sposobnost organizacije da konkuriše drugim firmama i mogućnost njenih članova da doprinesu razvoju i prosperitetu.

Odgovornost i upravljanje u kreiranju uslova za stalno poboljšanje kvaliteta, predstavlja najviši nivo rukovođenja. Rukovodioci upravljaju i obavezni su da stvore uslove za poboljšanje kvaliteta sopstvenim radom, odlučnošću i preraspodelom resursa.

Rukovodioci upravljaju poboljšanjem kvaliteta, povezujući potrebe i ciljeve, stalno poboljšavajući sopstvene radne procese, stimulišući timski rad, a uvažavajući i podstičući pojedince, pružajući mogućnost svakom da poboljša sopstvene radne procese.

Ciljevi poboljšanja kvaliteta treba da budu redovno preispitivani i treba da odražavaju očekivanja kupaca koja se menjaju.

Iz tih razloga je i ISO uveo standard ISO 9001 : 2008, koji podstiče usvajanje procesnog upravljanja kada se razvija, primenjuje i poboljšava efikasnost sistema menadžmenta kvalitetom, radi zadovoljenja korisnika, ispunjavanjem njegovih zahteva.

Kada se koristi u sklopu sistema menadžmenta kvalitetom, takav pristup naglašava važnost:

- Razumevanja i ispunjavanja zahteva,
- Potrebe razumevanja procesa u smislu dodatne vrednosti,
- Dobijanje efikasnosti procesa,
- Stalno poboljšanje procesa zasnovanog na objektivnom merenju.

“FAP” je po SRPS. ISO 9001 : 2008 sertifikovan 22.11.2010. godine i sertifikat važi do 21.11.2013. godine, kada je urađena resertifikacija sistema.

Dalje kroz implementaciju zahteva standarda SRPS ISO 9001 : 2008, SRPS ISO 14001 : 2015 i SRPS ISO 18001 : 2015, a kasnije tranzicijom na zahteve po SRPS ISO 45001 : 2018, FAP je svoj dokumentovani sistem kvaliteta usaglasio sa ovim zahtevima. Kao registrovani proizvođač NVO (naoružanje i vojna oprema) za Vojsku Srbije, FAP je svoj dokumentovani sistem kvaliteta usaglasio prilikom resertifikacije i sa COPC 9000/05 (Standardom odbrane Republike Srbije), a kasnije kroz izmene ovog standard i sa zahtevima njegovih verzija COPC 9000/14 i COPC 9000/21.

U 2023.godini FAP je sertifikovan od strane sertifikacionog tela VKK-SMR MO (vojna kontrola kvaliteta) po zahtevima standardima SRPS ISO 9001 : 2015, COPC 9000/21 i SRPS ISO 45001 : 2018.

OBLICI ORGANIZOVANJA FAP-a (1953-2023.)

Društvo Fabrika automobila Priboj osnovano je 29. jula 1952. godine, kao fabrika čija je primarna delatnost bila izrada automobila i rezervnih delova za automobile. Društvo je registrovano kao državno, pri registru Narodnog odbora 15. januara 1953. godine, a počinje sa radom 30. oktobra 1953. godine.

Rešenjem Privrednog suda u Titovom Užicu (današnjem Užicu) od 24. januara 1955. godine, Društvo je prvi put upisano pod imenom Fabrika automobila Priboj, iz Priboja, sa kratkim imenom FAP Priboj.

Od 1962. godine fabrika posluje u sastavu Poslovnog udruženja industrije transportnih vozila – ITV Beograd, a od 1969. godine u sastavu Združenog preduzeća FAP - FAMOS – 11 Oktombri – autokaroserija, sa sedištem u Beogradu.

Kao radna organizacija sačinjena od više organizacija udruženog rada FAP je organizovan 1973. godine, a 1990. godine u skladu sa Zakonom o preduzećima kao „Mešovito deoničko društvo Fabrika automobila Priboj, sa potpunom odgovornošću“ sa sedištem u Priboju.

Pravni sledbenik MDD Fabrike automobila Priboj sa p.o. je Korporacija Fabrika automobila Priboj, akcionarsko društvo Priboj, osnovana 1996. godine.

U okviru Korporacije proizvodnja je organizovana u 3 pogona: Pogon 1 – Transmisija, Pogon 3 – Montaža, Pogon 4 – Preseraj.

FAP Korporacija a.d. Priboj – u restrukturiranju registrovana je u Registru privrednih subjekata Agencije za privredne registre Rešenjem BD 47798/2005 od 06.07.2005. godine kao javno akcionarsko društvo.

U periodu 2007. – 2012. bila su raspisana 3 javna tendera za prodaju 86,4997% kapitala FAP Korporacije a.d. Priboj koja je Agencija proglasila neuspešnim.

U skladu sa novim Zakonom o privatizaciji, koji je donet 2014. godine Agencija za privatizaciju je dostavila Ministarstvu privrede predlog za donošenje Odluke o modelu, metodi i merama za pripremu i rasterećenje subjekta privatizacije Korporacija fabrika automobila a.d. Priboj, kojom se predlaže da se postupak privatizacije FAP-a sprovede modelom strateškog partnerstva zajedničkim ulaganjem putem osnivanja novog privrednog društva, metodom javnog prikupljanja ponuda.

Na predlog Ministarstva privrede, Vlada Republike Srbije je donela Zaključak 05 br. 23-682/2015 dana, 23.01.2015. godine, kojim je određeno da se postupak privatizacije FAP Korporacije a.d. Priboj sprovede modelom strateškog partnerstva zajedničkim ulaganjem putem osnivanja novog privrednog društva čiji je osnivač Republika Srbija i strateški investitor.

Zaključkom je utvrđeno da je ulog Republike Srbije u novo privredno društvo deo imovine FAP Korporacije a.d. Priboj, koju je Republika Srbija stekla putem zamene ispunjenja (na osnovu Zaključka Vlade o zameni ispunjenja 05 broj 23-683/2015 od 23.01.2015. godine). Zaključkom je predviđeno da će se novo privredno društvo baviti proizvodnjom kamiona.

Vlada Republike Srbije je donela Odluku o određivanju subjekta privatizacije od strateškog značaja („Sl.glasnik RS“, br. 47/2015, 80/2015 i 113/2015), kojom je FAP Korporacija a.d. Priboj određena kao preduzeće od strateškog značaja.

Kako je usled izmena Zakona o privatizaciji status u „restrukturiranju“ ukinut i rok za privatizaciju društvenog kapitala istekao 30.05.2016. godine, FAP Korporacija a.d. Priboj je ponudila poveriocima Unapred pripremljeni plan reorganizacije.

Privredni sud u Užicu je dana, 10.06.2016. godine doneo Rešenje o pokretanju prethodnog postupka za ispitivanje uslova za otvaranje stečaja, u skladu sa Unapred pripremljenim planom reorganizacije nad FAP Korporacijom a.d. Priboj. Ovim Planom predviđeno je da se FAP Korporacija a.d. Priboj relaksira od obaveza, odnosno da se potraživanja državnih i komercijalnih poverilaca, sa stanjem na dan 31.03.2016. godine, konvertuju u kapital subjekta privatizacije.

Na predlog Ministarstva privrede Vlada Republike Srbije je donela Zaključak 05 broj 023-10184/2016-1 od 27.10.2016. godine po kome su državni poverioci, kao i ostali poverioci, kao meru UPPR-a dužni da svoja potraživanja prema FAP Korporaciji a.d. Priboj konvertuju u trajni ulog FAP-a. Formirana je nova vlasnička struktura osnovnog kapitala za vrednost konvertovanog potraživanja. U skladu sa Zaključkom Vlade Republike Srbije o konverziji potraživanja državnih poverilaca u kapital FAP Korporacije a.d. Priboj, kao mera UPPR-a, Korporacija je izvršila pokriće

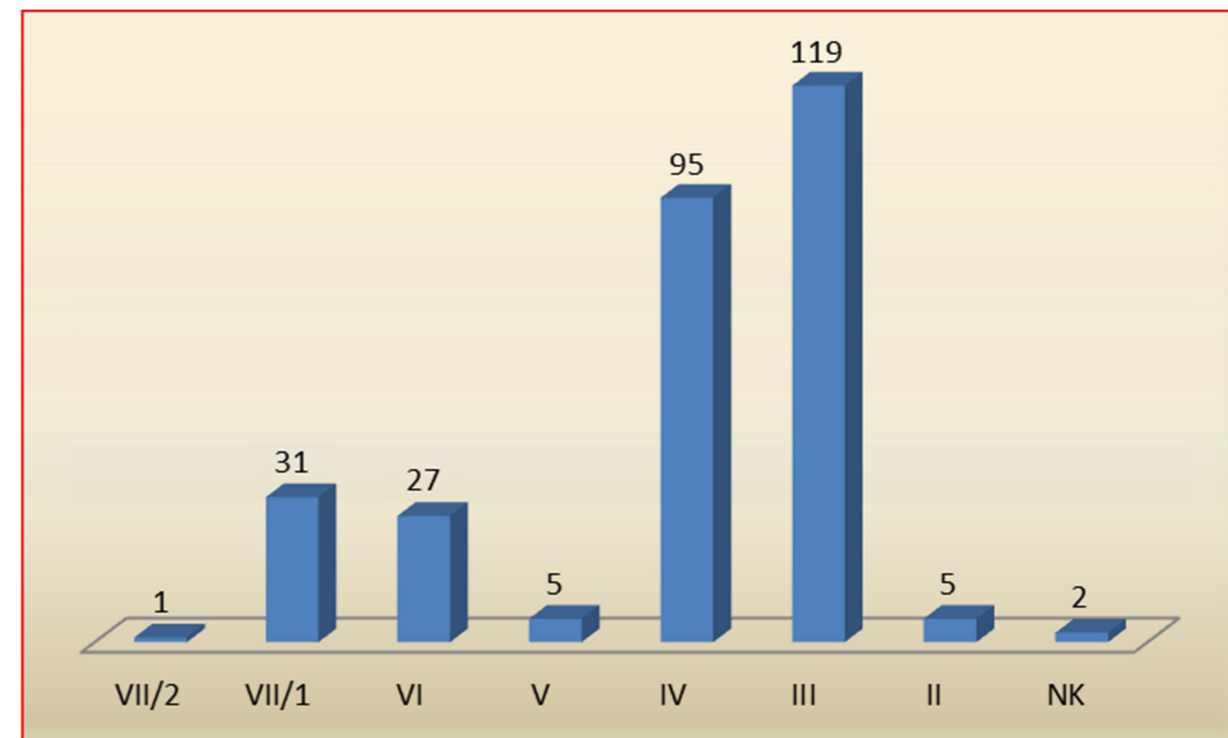
gubitka iznad visine kapitala povlačenjem i poništavanjem ranije emitovanih akcija Društva.

Privredni sud u Užicu je doneo Rešenje o pravosnažnosti UPPR-a za FAP Korporaciju a.d. Priboj 25.10.2017. godine. Rok za sprovođenje reorganizacije je bio 3 godine, od početka primene. Plan reorganizacije je uspešno sproveden.

Vlada Republike Srbije je donela Uredbu o Grupaciji odbrambene industrije Srbije 31.decembra 2019. godine. Ovom Uredbom propisuju se uslovi i način formiranja, pripadnost, način upravljanja, rada i druga pitanja funkcionisanja i rada Grupacije OIS-a. Među članovima Grupacije se nalazi i FAP Korporacija a.d. Priboj.

KADROVSKI POTENCIJAL BITAN FAKTOR USPEŠNOG POSLOVANJA

U godini jubileja, 70-te godišnjice postojanja i rada Fabrike automobila Priboj, preduzeće ima 285 zaposlenih sledeće kvalifikacione strukture: VII/2 – 1; VII/1 – 31; VI – 27; V – 5; IV – 95; III – 119; II – 5; NK – 2.



Kvalifikaciona struktura zaposlenih

Pored nastojanja da se zadrži kvalitetan postojeći kadar, postoji potreba za mladim radnicima i mladim stručnjacima sa novim tehničkim i tehnološkim znanjima, koji će, očekujemo, biti uključeni u razvojno-proizvodni proces sistema FAP.

GENERALNI



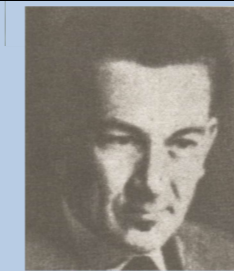
Radmilo Lavrenčić
dipl.maš.inž.
direktor od 1952.-1957.g.



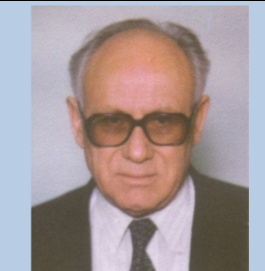
Milan Miletić
dipl.maš.inž.
direktor od 1957.-1961.g.



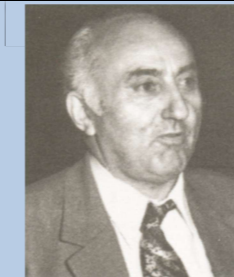
Branislav Penezić
dipl.ekonomista
direktor od 1967.-1974.g.



Miroslav Štava
diplomirani inženjer
direktor od 1961.-1963.g.



Pero Drobňak
dipl.maš.inž.
direktor od 1974.-1978.g.



Velimir Potežica
mašinski inženjer
direktor od 1963.-1967.g.

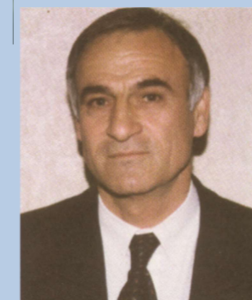


Branko Šalipur
dipl.maš.inž.
direktor od 1978.-1986.g.

DIREKTORI



Andrija Cincović
inženjer org.rada.
direktor od 1986.-1989.g.



Svetomir Papić
dipl.ekonomista
direktor od 1996.-1998.g.



Zoran Zaković
dipl.maš.inž.
direktor od 2013.-2016.g.



Arsenije Aničić
dipl.maš.inž.
VD direktora 1989.g.



mr Vitomir Pijevac
dipl.maš.inž.
direktor od 1998.-2000.g.



Ranko Vuković
dipl.inž.telekomunikacija
direktor od 2016.-2022.g.



Vidoje Pjevčević
dipl.maš.inž.
direktor od 1989.-1996.g.



mr Mirko Stojović
dipl.maš.inž.
direktor od 2000.-2013.g.



prof.dr Milutin Živković
dipl.inž.
sadašnji generalni direktor.

Menadžment FAP-a danas



Oktobar 2023.godine

Prvom direktoru Radmilu Lavrenčiću u čast

BISTA I PRVI PROIZVEDENI KAMION

Ideja da se prvom direktoru fabrike uradi bista u znak zahvalnosti za sve što je FAP-u dao, konačno se ostvaruje za sedamdesetu godišnjicu postojanja i rad. Bista i prvi proizvedeni kamion biće trajno izloženi na posebno uređenom prostoru pored ulaza u upravnu zgradu. Da bude znak poštovanja prema Radmilu Lavrenčiću i inspiracija za generacije koje dolaze

Svakog 30. oktobra evociramo uspomene na minula vremena bogate fabričke prošlosti. FAP-ova prošlost je svedočanstvo o radnom pregneu njegovih neimara. Jedan od njih se ipak izdvaja i nadmašuje druge po svom liku i delu. On je Radmilo Lavrenčić, prvi direktor, čovek i inženjer, koji će u temelje buduće fabrike ugraditi sve vredno što je kao neponovljiva ličnost imao. Znanje, viziju, stvaralačku strast... Jedino tako snažna ličnost sa velikom pokretačkom energijom mogla je da ostvari proizvodnju kamiona u tako neizvesnim uslovima.

Radio je naporno, neumorno, uporno... Odmah je raspisao međunarodni konkurs za licencu. Prijavilo se više stranih fabrika. Na probi izdržljivosti njihovih kamiona po teškom makadamu Bosne i Srbije najbolji su bili Saurer i Skania, dok je, na primer, Mercedes odustao na pola puta. Tokom kasnijih pregovora odustala je i Skania. Saurerovi uslovi su postajali sve



Radmilo Lavrenčić, gipsani model u fazi pripreme biste u bronzi

bolji. Lavrenčić je urođenim šarmom i elokvencijom u nastavku pregovora uspeo da izdejstvuje najbolje Saurerove uslove za licencnu proizvodnju. I tako je počela istorija proizvodnje kamiona u FAP-u. Bio je oktobar 1953-će. Proizvodnja je krenula odlično! Za njom i prodaja.

Ministarstvo industrije odobrava sredstva za izgradnju nove hale, a urađena je i nova linija montaže vozila. Usledio je Radmilov obilazak svih fabrika koje u Evropi prave mašine za industriju. A onda su se nizali događaji jedan za drugim. Glavnom ulicom u Beogradu prodefilovala je kolona novih vozila sa osnakom „FAP“. Promotivna vožnja privukla je pažnju stručne javnosti toga vremena, sto je očekivano, ali je među običnim svetom dočekana sa oduševljenjem. Usledio je zatim prvi izvoz kamiona u Tursku (1955.), a godinu dana kasnije izložba FAP-ovih kamiona na Velesajmu u Zagrebu. Na štandu FAP-a Lavrenčić pored Tita. U Priboju je počela intenzivna gradnja stanova za radnike. Sve ovo i još mnogo toga vidi se na slikama nastalim u Radmilovo vreme, vreme koje je u jugoslovenskim okvirima obeleženo zamahom industrijalizacije, velikim projektima i stvaralačkim entuzijazmom.

Na žalost, krenuli su i Radmilovi problemi. Više je onih „odozgo“ kojima se Lavrenčić zamerio zbog namere da buduću fabriku kamiona formira baš u Priboju. Priča o Radmilovoj borbi je dugačka i veličanstvena. Veličanstvena kao i žrtva koju je lično podneo sledeći svoja uverenja da u Priboju ostvari veliki poduhvat.

U očima fabričkih radnika i žitelja varošice Priboj, svetao Lavrenčićev lik ništa nije moglo da pomuti, čak ni montirani sudski proces na osnovu lažnih optužbi za malverzacije i privredni kriminal. Samo suđenje obilovalo je montiranim činjenicama iz „istražnog“ postupka i lažnim svedočenjima izblamiranih svedoka. Ta farsa od sudskog procesa rezultirala je presudom i strogom zatvorskom kaznom. To se desilo 14. avgusta 1957. godine. Radmilo se nije predao, niti je klonuo duhom, jer je toliko bio siguran u svoju nevinost, baš kao što je

tadašnja javnost verovala Radmilu. Bilo je to događaj kada su mali sudili velikima.

U vrhu države se razmatrala čak i mogućnost gašenja proizvodnje i zatvaranja fabrike. Dobro je, FAP je ipak opstao. Ali nije dobro što je Radmilo izdržao 3 godine i 9 meseci stroge zatvorske kazne pre nego što je oslobođen-amnestijom, 28. novembra 1960. godine.

Radnici FAP-a pamte još jedan živopisan događaj u kome je glavni akter, ko drugi nego Radmilo. Nekoliko godina nakon oslobađajuće presude i izdržane zatvorske kazne, Radmilo dolazi u FAP. Imao je želju da prođe kroz proizvodne pogone i da se još jednom uveri da je proizvodnja kamiona realnost. Radnici u pogonima su bili instruisani da rade i da ne obraćaju pažnju na Radmilov dolazak. Desilo se sasvim suprotno od toga što su tadašnji fabrički funkcioneri „imali da preporuče“... Radnici oduševljeni Radmilovim obilaskom pogona isključili su mašine, okružili poštovanog direktora, nakon čega je nastupilo opšte oduševljenje, grljenje i ljubljenje, što više niko nije mogao da spreči.

Radmilo Lavrenčić, prvi direktor FAP-a, tragično je izgubio život u saobraćajnoj nesreći 29. maja 1967. godine.

Sedamdeset godine kasnije na posebno uređenom prostoru pored ulaza u Upravnu zgradu biće trajno izložen njegov i naš prvi proizvedeni kamion sa oznakom 6GG F-L i nadimkom „Labud“, a pored kamiona i njegova bista kao odavno zaslužena zahvalnost koju ovog oktobra postavljamo njemu u čast.



Prvi proizvedeni FAP-ov kamion sa oznakom 6GG F-L i nadimkom „Labud“ – reparacija oktobar 2023.g.

IZDAVAČ:
FABRIKA AUTOMOBILA PRIBOJ
ul: Radnička bb,
31330 Priboj,
e-mail: fap@eunet.rs,
web: www.fap.co.rs

Za izdavača:
prof.dr Milutin Živković

Redakcioni odbor:
Dejan Golubović, predsednik
Zoran Obradović,
Dragivoje Andžić,
Ljubiša Radović,
Čedomila Srbljanović,
Njegoš Koković,
Ljiljana Simović-Raković,
Predrag Pušonjić
Danka Romandić Spaić,
Vojin Minić.

Glavni i odgovorni urednik:
Dejan Golubović

Kompjuterska obrada:
Vojin Minić

Fotografije:
Foto-dokumentacija FAP-a
web-sajtovi partnera FAP-a

Štampa:
Dramini Priboj

Tiraž:
300 primeraka